





المركز العربي للأبحاث و دراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

البحر الأحمر

في الاستراتيجيا العثمانية

(1517-1801)

=======================

جمال كمال محمود

======================

الفهرسة في أثناء النشر إعداد المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

محمود، جمال كمال

البحر الأحمر في الاستراتيجيا العثمانية: (1517-1801)/ جمال كمال محمود.

يشتمل على ببليوغرافية.

ISBN 978-614-445-273-8

1. حوض البحر الأحمر - تاريخ. 2. حوض البحر الأحمر - أحوال سياسية. 3. حوض البحر الأحمر - تاريخ - العصر العثماني، 1517-1801. 4. الإمبراطورية العثمانية - تاريخ. 5. الملاحة - حوض البحر الأحمر - تاريخ - العصر العثماني، 1517-1801. 6. حوض البحر الأحمر - التجارة - تاريخ - العصر العثماني، 1517-1801. أ. العنوان.

909.096533

العنوان بالإنكليزية

The Red Sea in Ottoman Strategy (1517-1801)

by Jamal Kamal Mahmoud

الناشر

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

شارع الطرفة - منطقة 70 وادي البنات - ص. ب: 10277 - الظعاين، قطر هاتف: 00974 40356888

جادة الجنرال فؤاد شهاب شارع سليم تقلا بناية الصيفي 174 ص. ب: 4965 11 رياض الصلح بيروت 2180 1107 لبنان هاتف: 8 991837 1 00961 فاكس: 1991839 00961

البريد الإلكتروني:

beirutoffice@dohainstitute.org

الموقع الإلكتروني:

www.dohainstitute.org

الطبعة الأولى
بيروت، نيسان/ أبريل 2019

=======================

الإهداء

إلى ابنتي الصغيرة

رؤى

التي وافق ميلادها ميلاد فكرة هذا الكتاب

المحتويات

مقدمة

يُعدّ البحر الأحمر همزة وصل بين الشرق والغرب على مر العصور؛ إذ يختصر المسافة بين الشرق الأفريقي والغرب الآسيوي من ناحية، والغرب الأوروبي من ناحية أخرى، فيوفر كثيرًا من الوقت والجهد والمال. لذا لا عجب في أنه كان محط اهتمام القوى الكبرى التي لها مصالح فيه وعبر مياهه في العصور كلها. وبناء عليه، جذب هذا البحر الرحالة والتجار والشعوب؛ كي يتمتعوا بالسيادة عليه، لما يعود عليهم بالنفع اقتصاديًّا واستراتيجيًّا.

كان البحر الأحمر من أهم شرايين التجارة العالمية منذ العصور القديمة، فنجد المصريين القدماء يصنفونه في مكانة مهمة، وحذا حذوهم من تبعهم من دول بسطت سيادتها على المنطقة، مثل الإغريق والرومان، ثم الدولة العربية الإسلامية بفتراتها المختلفة حتى عصر سلاطين المماليك الذين احتكروا التجارة الشرقية، ما دفع القوى الغربية إلى البحث عن طرق بديلة منه، على نحوٍ أدّى إلى اكتشاف البرتغاليين طريق رأس الرجاء الصالح في عام 1498.

لم يقتنع البرتغاليون بذلك، بل أرادوا الاستيلاء على البحر الأحمر، وتهديد الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز، ما دفع المماليك إلى أن يهبوا للدفاع عنه، واستعانوا بالدولة العثمانية الفتيّة التي قدمت إليهم العتاد والسفن. لكن محاولات المماليك باءت بالفشل، ثم سقطت سلطنتهم في يد الدولة العثمانية التي ورثت أملاكها ودورها في مواجهة البرتغاليين، أو ما يمكن أن نُسمّيه استراتيجية الدولة العثمانية في الدفاع عن البحر الأحمر، موضوع هذا الكتاب.

يطرح الكتاب إشكاليات عدة، منها:

- ما مدى أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية والاقتصادية خلال العصور القديمة والوسطى ومحاولات القوى الكبرى للسيطرة عليه؟
- ما سياسة الدولة العثمانية في البحر الأحمر ومدى نجاحها أو إخفاقها في الدفاع عنه ضد الخطر البرتغالي؟
- ما رؤية الدولة العثمانية في الاستراتيجيا التي اعتمدتها في البحر الأحمر، المتمثلة في إغلاقه أمام السفن الأوروبية؟
- ما مدى نجاح الدولة العثمانية في تطبيق منظومتها الأمنية في البحر الأحمر؟
- كيف كان البحر الأحمر شريانًا ملاحيًّا بالغ الأهمية للتجارة الدولية؟
- ما أهمية التجارة عبر البحر الأحمر؟ وما أهم السلع التي نُقلت عبره؟
- هل أثّر ضعف الدولة العثمانية في استراتيجيتها في البحر الأحمر؟ وما نتائج ذلك؟

قسّمنا الكتاب مقدمةً وستةَ فصولٍ وخاتمة، إضافة إلى عشرة ملاحق.

عرض **الفصل الأول** الكيفية التي كان بها البحر الأحمر موضع اهتمام الفراعنة، مرورًا بالإغريق والرومان والدولة الإسلامية خلال عهودها المختلفة، وانتهاءً بسلطنة المماليك وتعاونها مع الدولة العثمانية لمواجهة الخطر البرتغالي. وناقش **الفصل الثاني** تحوّل الدولة العثمانية بفتوحاتها من أوروبا إلى الشرق واستيلائها على الشام ومصر، وتحوّل تبعية الحجاز إلى الدولة العثمانية، والحملات العثمانية على اليمن، على نحوٍ أدّى إلى جعل البحر الأحمر بحيرة عثمانية خالصة.

وعرض **الفصل الثالث** المواجهة بين العثمانيين والبرتغاليين التي حُسمت لمصلحة الأوائل الذين انتهجوا استراتيجيا جديدة، تتمثل في إغلاقه أمام الملاحة. ولم تنجح في الوصول إلى السويس إلا في نهايات القرن الثامن عشر، في فترة علي بك الكبير (1763-1771)، وتحديدًا في عام 1768، على الرغم من محاولات أوروبا فتح البحر الأحمر أمام سفنها. واعتمدت الدولة العثمانية منظومةً للأمن في البحر الأحمر من خلال أسطولها وقواعدها العسكرية التي مكّنتها من القيام بعملياتها العسكرية فيه والدفاع عنه، في الوقت الذي فكر العثمانيون في شق قناة تربط بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط.

واهتم **الفصل الرابع** بنشأة علم الملاحة عند العرب والتعرف إلى موانئ البحر الأحمر المختلفة، وسفنه، والملاحة ومعوّقاتها ومخاطرها. وخُصص **الفصل الخامس** للتعرف إلى تطور تجارة البحر الأحمر والبضائع التي تمر عبره، مثل البن والتوابل والأقمشة الهندية والبخور والمرّ والخزف الصيني وأنياب الفيلة، وغيرها. أما **الفصل السادس**، فعرض عوامل ضعف الدولة العثمانية الداخلية والخارجية، وأثر ذلك الضعف في استراتيجيتها في البحر الأحمر، خصوصًا بعد وصول السفن الأوروبية إلى السويس مباشرة، وتأجج التنافس الدولي في البحر الأحمر إبان الحملة الفرنسية. وجاءت الخاتمة عرضًا لأهم النتائج التي توصل إليها الكتاب.

اعتمد المؤلف على المصادر الأولية المحفوظة في دار الوثائق القومية، خصوصًا سجلات المحاكم الشرعية، مثل محاكم الإسكندرية وباب الشعرية والباب العالي والصالح والصالحية النجمية والقسمة العربية والقسمة العسكرية، إلى جانب سجلات إسقاط القرى. واستند أيضًا إلى بعض المخطوطات لإبراهيم اللقاني وعبد القادر الجزيري وعلاء الدين المكي وقطب الدين محمد النهروالي، وكان للمصادر المنشورة دور مهم في اكتمال الموضوع؛ إذ عكست وجهة نظر المؤرخين المعاصرين بشأن الحوادث التي كتبوا عنها وعايشوا بعضها. وفي مقدمة هذه المصادر كتاب **الفضائل الباهرة** لمحمد بن محمد بن ظهيرة، وكتاب **الفوائد في أصول علم البحر والقواعد** لشهاب الدين أحمد بن ماجد، وكتاب **بدائع الزهور** لمحمد بن أحمد بن إياس، و**آخرة المماليك** لابن زنبل الرمال، و**عجائب الآثار** لعبد الرحمن الجبرتي، و**أخبار أهل القرن الثاني عشر الهجري** لإسماعيل الخشاب.

كان لموسوعة وصف مصر دور مهم أيضًا، ومثّلت، مع كتابات الرحالة الأجانب، ما يمكن وصفه بوجهة النظر الغربية أو رؤية الأنا في مرآة الآخرين؛ والأنا هنا هو الشرقي في مقابل الآخر الغربي عمومًا. واستعنّا بكمٍّ كبير من المراجع العربية والمعربة والأجنبية، إنكليزية وفرنسية، في توضيح صورة البحر الأحمر في الاستراتيجيا العثمانية.

الفصل الأول
البحر الأحمر قبل العصر العثماني

تضرب جذور الاهتمام المصري بالبحر الأحمر في أعماق التاريخ؛ إذ مثّل، منذ العصر الفرعوني والتجارة مع أفريقيا الشرقية وبلاد العرب الجنوبية المطلة عليه، محطّ اهتمام الفراعنة. وأُرسلت الرحلات التجارية عبره إلى الجنوب حيث بلاد بونت (الصومال الحالية). وتتابعت الرحلات إلى تلك البلاد، وسجّلها المصريون وتناقلوها. واستمر ذلك الاهتمام حتى سيطر المصريون على البحر بأسطولهم التجاري والعسكري، ووصل الأمر إلى حد تكليف الفرعون نخاو الفينيقيين بالدوران حول أفريقيا لاستكشافها.

في العصر الإغريقي، وبعد انهيار الإمبراطورية المصرية، واصل الإسكندر الأكبر المقدوني الاهتمام بالبحر الأحمر، وورث هذا التوجه خلفاؤه البطالمة الذين سيطروا سيطرة كاملة عليه وعلى موانئه المختلفة، واهتموا بالاكتشافات الجغرافية لمعرفة الشعوب القاطنة على شواطئه وشواطئ المحيط الهندي، وأسسوا موانئ عدة عليه، وبنوا أسطولًا قويًّا فيه، واهتموا بتأمينه ضد غارات القراصنة.

تواصل الاهتمام بالبحر الأحمر في العصر الروماني، حيث أُصلحت أوضاع مصر الاقتصادية التي كانت قد تدهورت في نهايات عصر البطالمة، خصوصًا التجارة. وورث الرومان مشروعات الفراعنة والإغريق في ذلك البحر، ونشّطوا التجارة وقضوا على القرصنة، وأقاموا قواعد عسكرية بحرية ثابتة وأسطولًا بحريًّا، ونظموا الملاحة بين مصر والهند.

بعد قيام الدولة الإسلامية وتوسعها وسيطرتها على البحر الأحمر الذي أصبح بحرًا إسلاميًّا خالصًا، تطورت التجارة عبره، إلى أن داهم العالمَ الإسلامي الغزوُ الصليبي الذي هدّد البحر الأحمر وموانئه المختلفة حينًا من الزمن، حتى طردهم الزنكيون ثم الأيوبيون ومن بعدهم المماليك، وعاد البحر الأحمر بحرًا إسلاميًّا خالصًا.

حرّك استئثار المماليك واحتكارهم التجارة الشرقية الغرب الأوروبي، فنجح البرتغاليون في كشف طريق رأس الرجاء الصالح، وهددوا بإغلاق البحر الأحمر، وهاجموا موانئه المختلفة، وهنا هبّ المماليك لمواجهتهم، لكن من دون جدوى، فاستعانوا بقوة إسلامية جديدة هي الدولة العثمانية التي استطاعت الدفاع عن البحر الأحمر والمقدسات الإسلامية وتطهير الأول من الوجود البرتغالي.

أولًا: البحر الأحمر في العصر الفرعوني

كما ذكرنا سابقًا، كان البحر الأحمر محور الاهتمام المصري منذ أقدم العصور، ولعل الرحلة إلى بلاد بونت منذ عهد الملكة حتشبسوت أهم دليل على ذلك، حيث سُجّلت أخبارها على جدران معبدها في الدير البحري، وكانت من أجل استيراد العطور والبخور والمرّ والقرفة والعاج[1].

احتاجت التجارة من بلاد بونت واليمن والهند عبر البحر الأحمر إلى سفن قوية تستطيع الإبحار في مياه البحر الأحمر والمحيط الهندي. وكان المصريون القدماء أول من بنى السفن وسار بها منذ فجر التاريخ. وتؤكد الآثار التي خلّفتها الأسر الفرعونية الأولى مدى تفوقهم في الملاحة[2].

كسب المصريون القدماء خبرة من الملاحة في نهر النيل؛ على نحوٍ ساعدهم في الملاحة في البحر الأحمر،

على الرغم من الصعوبات التي واجهتهم في الوصول إليه، واختاروا طريقًا تربط بين وادي النيل وسواحل البحر الأحمر، هي طريق وادي الحمامات التي تخترق الصحراء الشرقية من مدينة قفط على النيل وميناء القصير على البحر الأحمر، ومنه تحمل السفن البضائع وتتبادلها مع بلاد شرق أفريقيا[3].

تشير الدراسات التاريخية إلى أن عدد السفن في أول بعثة بحرية منظمة في عهد الملك سنفرو – أول ملوك الأسرة المصرية الرابعة – بلغ أربعين سفينة، سارت من الشواطئ المصرية متّجهة نحو سواحل فينيقيا لحمل الأخشاب منها، كما وصلت هذه السفن المصرية إلى بلاد بونت عبر البحر الأحمر، وإلى جنوب شبه الجزيرة العربية لاستيراد البخور والعطور والمرّ وغيرها. ولعل عدم صلاحية أنهار الحبشة للملاحة كان السبب الرئيس في ذلك؛ نظرًا إلى انحدارها الشديد نحو الغرب، كما هو معلوم[4].

نشطت الملاحة البحرية التجارية المصرية مع بلاد بونت أيضًا في عهد الدولة الوسطى، ونجح الأسطول المصري في تثبيت سيطرته في مياه البحر الأحمر، واعتاد أهالي تلك المناطق رؤية المصريين والتعامل معهم بمودة وثقة. وحفل الأدب المصري بالقصص التي رآها الملاحون وما مروا به من تجارب في تلك المناطق[5].

تتابعت الرحلات إلى بلاد بونت وأصبحت جزءًا من حياة المصريين، فسجلوها في آدابهم وتناقلوها من جيل إلى جيل، ولعل من أشهر ذلك قصة الملاح التائه أو البحار الغريق التي سجلت لنا أخبار الصعوبات التي كان البحارة المصريون يلاقونها في رحلاتهم في البحر الأحمر إلى شرق أفريقيا، وكيف تغلبوا عليها، وعادوا بعد ذلك إلى مصر محمّلين بهدايا تلك البلاد وخيراتها.

بلغت البحرية المصرية أوج عظمتها في عهد الدولة الحديثة؛ إذ كان المصريون قد تمرسوا بركوب البحر، وأصبحوا على دراية بفنونه وثقافته، بل أحكموا سيطرتهم التامة عليه في عهد الملك رمسيس الثاني الذي واجه أسطول الشعوب الهندية التي كانت تعتدي على شواطئ مصر الشرقية والجنوبية[6].

وصل اهتمام المصريين القدماء بالبحر الأحمر إلى حالة لافتة، خصوصًا في عهد الملكة حتشبسوت التي أمرت بتسهيل مهمة الأسطول التجاري وحفر قناة وادي الطميلات الواصلة بين النيل والبحر الأحمر. وأعاد حفرَ هذه القناة الملك سيتي الأول عندما طمرتها الرمال، كما حفرها مرة ثالثة ابنه الملك رمسيس الثاني، كذلك اقتضت الأساطيل الحربية الكبيرة التي كانت تجوب البحار والمحيطات من الشمال إلى الجنوب، والعكس، ربط البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، وساعدت في ذلك القناة بين نهر النيل والبحر الأحمر[7].

والدليل على تمرس المصريين بالملاحة في البحر الأحمر هو عدد سفنهم الذي كان لا يقل عن خمس سفن كبيرة، على ظهرها مئتان وخمسون بحارًا في عهد الملكة حتشبسوت، لذا أصبح البحر الأحمر بحيرة مصرية لا ينازع سيادتهم فيه أي منازع[8].

سيطر الفراعنة على البحر الأحمر بأسطولهم العسكري والتجاري، وسيطروا أيضًا على منابع التجارة مع بلاد بونت والحبشة وبلاد العرب والهند والصين. ومكّنهم هذا الأسطول الكبير من الحصول على الذهب وريش النعام والأبنوس والعاج والجلود من السودان والنوبة، وعلى المرّ والصمغ والعطور والأخشاب من

بلاد بونت.

وشجعت سيطرة الفراعنة على البحرين الأحمر والأبيض المتوسط على زيادة حركة الكشوفات الجغرافية، ولعل تكليف الفرعون نخاو الفينيقيين بالدوران في رحلة حول أفريقيا في عام 616 ق.م. خير دليل على ذلك. واستغرقت الرحلة ثلاثة أعوام منذ أن أبحر الأسطول من مدينة القلزم (السويس)، إلى أن عادت إلى سواحل مصر الشمالية عن طريق جبل طارق، وبذلك سبقوا البرتغاليين بما يزيد على ألفي عام في الدوران حول أفريقيا[9].

ثانيًا: البحر الأحمر في العصر الإغريقي

أرسل الإسكندر الأكبر، بعد أفول نجم الإمبراطورية المصرية وبزوغ نجم إمبراطوريته واتساعها، بعثات استطلاعية تجمع له المعلومات حتى يتمكن من السيطرة على شبه الجزيرة العربية، واتجه من الخليج العربي ليكتشف سواحلها، ثم ينفذ إلى البحر الأحمر عن طريق المحيط الهندي، ثم إلى خليج عدن، فخليج العقبة، ومنها إلى سواحل مصر. لذلك هُيّئ الأسطول لهذه المهمة بعد أن جاء بالأخشاب اللازمة من فينيقيا لبناء السفن اللازمة لذلك[10].

أحكم الإسكندر سيطرته على الطريق التجارية بين الهند والخليج العربي، لكن ذلك لم يؤد إلى وقف المعاملات التجارية بين مصر وشرق أفريقيا، وإن كانت التجارة بينهما قد اقتصرت تقريبًا على تبادل المنتوجات والمواد الخام[11].

اهتم البطالمة – خلفاء الإسكندر في مصر – بتجارة مصر الخارجية، وسيطروا سيطرة كاملة على البحر الأحمر وموانئه التي كانت تمثل العمود الفقري لهذه التجارة وهذا الرخاء، وأصبحت التجارة في البحر الأحمر والمحيط الهندي، سواء الداخلية أو الخارجية، تمر عبر موانئ الصومال وعدن في مواسم معينة في كل عام بحسب الرياح الموسمية وهبوبها في المحيط الهندي، ثم يعاد نقلها إلى مصر بعد ذلك؛ حيث توزّع على باقي العالم اليوناني والروماني في أوروبا[12].

فاق اهتمام البطالمة بالتجارة الشرقية اهتمام الفراعنة، لذلك سيطروا على الموانئ الشمالية، واتجهوا للسيطرة على البحر الأحمر بموانئه الجنوبية والشرقية كلها، خصوصًا ميناء عدن (المدخل الجنوبي للبحر الأحمر) الذي كان مركزًا ومخزنًا للتجارة الواردة من الهند والصين[13].

كانت السفن المصرية تقلع من القلزم إلى عدن وبلاد شبه الجزيرة العربية وبلاد الهند، وتحمل في طريق عودتها حاصلات الهند وبلاد السودان الشرقي وبلاد النوبة، وأصبح ميناء القلزم مدخل البحر الأحمر من طرفه الشمالي، وعدن مدخله الجنوبي التي عُدّت من أكبر محطات تبادل السلع بين الشرق والغرب. وظل من غير المسموح لتجار الهند والصين بتجاوز عدن شمالًا فترة طويلة، بل كانت تجارتهم تُنقل على السفن المصرية إلى القلزم. وفي ميناء عدن، كانت تتجمع متاجر الشرق والغرب للتبادل، فتنقل الأولى إلى مصر وأوروبا، والثانية إلى الهند والصين. وفي عدن، كانت ترسو، إضافة إلى سفن الصين والهند، سفن الحبشة والخليج

العربي وشرق أفريقيا[14].

اهتم البطالمة بالاكتشافات الجغرافية لمعرفة الشواطئ والشعوب التي تقطنها في البحر الأحمر والمحيط الهندي، ودراسة بيئات هذه البلاد وظروفها الجغرافية، وليس أدلّ على ذلك من دراسة الرحالة المعروف أرسطبون أحوال البحر الأحمر وأحوال الشعوب المطلة عليه بتكليف من قائد الأسطول المصري، فقدم تقريرًا إلى الملك ذكر فيه قوم ثمود في جملة من ذكرها من الشعوب، ولعله بذلك يكون أول من ذكرهم من الرحالة[15].

في إطار سياسة الاهتمام البطلمي بالبحر الأحمر، أسس بطليموس الثاني فيلادلفوس موانئ جديدة عدة على سواحل البحر الأحمر لرسوّ السفن فيها، وتأمين طرق التجارة البحرية من القراصنة الذين انتشروا انتشارًا لافتًا في البحار آنذاك[16]. ويظهر أن فيلادلفوس قصد الالتفاف حول السواحل العربية، وضرب الفرس وإلحاق الأذى بهم، من خلال أسطول بناه لهذه المهمة[17].

حاصر الأسطول البطلمي سفن الأنباط ودمّرها في معركة بحرية ساحقة نحو عام 278 ق.م. وبذلك انتهت منافسة الأنباط التجارية في البحر الأحمر[18].

يدل ذلك على إدراك البطالمة أهمية موقع مصر الجغرافي الممتاز الذي يُعدّ بمنزلة قنطرة وصل بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط، وسوقًا تلتقي فيها أنواع التجارة الآتية من الشمال ومن الجنوب ومن أوروبا وحوض البحر الأبيض المتوسط، ومن السودان والحبشة، وباقي أنحاء أفريقيا، ثم شبه جزيرة العرب والهند، على نحوٍ أدى إلى ازدياد الاهتمام بالبحر الأحمر والمحيط الهندي؛ ولذلك اهتموا بالملاحة النيلية[19] وإقامة الموانئ على النيل وشواطئ البحر الأحمر ووصلها معًا بالطرق الجيدة، وإقامة محطات لاستقبال السفن كما في جزيرة سقطرى[20].

واصل البطالمة بناء الموانئ على شواطئ البحر الأحمر؛ إذ أقاموا مدينة أرسينوي (السويس) بعد أن أعادوا حفر القناة التي كانت تصل البحر الأحمر بالنيل، وكذلك ميناء فيلوتير (سفاجا)، ثم ميناء ميوس هرموس على مقربة من القصير، وميناء برنيس بالقرب من أسوان، إضافة إلى وجود خلجان قديمة، ساعدت كلها في نقل التجارة الداخلية والخارجية من مصر وإليها[21].

كما أنهم اهتموا بطرق التجارة الدولية بين الشرق والغرب. وكانت التجارة تسير في هذه الطرق من الشمال إلى الجنوب، وبالعكس، خصوصًا الطريق البحرية المحاذية الشاطئ الأفريقي وشاطئ بلاد العرب حتى أقصى الشمال في البحر الأحمر[22].

بنى بطليموس الثاني أسطولًا قويًّا في البحر الأحمر، قام برحلات منتظمة إلى بلاد الهند، كما خصص موظفين لإدارة أعمال السفن والعمل على سيرها وإمدادها بالمؤن اللازمة وإصلاحها.

واهتم بحماية السفن التجارية وحراستها، حتى لا يعترضها القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن ويسلبون بضائعها. وأنشأ لهذه المهمة حرسًا بحريًّا لتقديم المساعدات إلى من يطلبها من قباطنة السفن، وتعقب هؤلاء القراصنة في الوقت نفسه[23].

بذل البطالمة جهودًا مضنية للسيطرة على البحر الأحمر والتوسع في المحيط الهندي، وتابع خلفاء فيلادلفوس خطته في التوسع في السواحل الأفريقية وفي المحيط الهندي. وعلى الرغم من ذلك، فإن تجارة الهند بقيت في جملتها في أيدي عرب الجنوب، ولم يحاول البطالمة تغيير الوضع وتبديل الحال، وانحصرت محاولاتهم كلها في توجيه التجارة من الموانئ الهندية والعربية إلى الموانئ المصرية لتفرغ شحنتها هناك، فتنقل إما بالقوافل وإما بالسفن من خلال القناة بين البحر الأحمر ونهر النيل، لتتابع طريقها إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط[24].

ثالثًا: البحر الأحمر في العصر الروماني

اهتم الرومان بالبحر الأحمر اهتمامًا كبيرًا بعد سيطرتهم على مصر؛ لأنها كانت حلقة الوصل بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط، وحلقة الوصل أيضًا بين تجارة الشرق والغرب؛ لذلك نجد الإمبراطور جايوس يوليوس قيصر أكتفيانوس (أغسطس) يهتم اهتمامًا خاصًّا بمصر؛ إذ كان يعدّها مفتاح الشرق والغرب والأرض والبحر، وعمل على إعادة الأمن إلى البحر الأحمر. وظلت الحال كما هي عليه طوال القرن الأول الميلادي الذي يعدّه المؤرخون العصر الذهبي للتجارة الرومانية مع الهند وبلاد العرب. وبلغ حرص الأباطرة الرومان على الحفاظ على هذا المورد الاقتصادي أن أرسلوا حملة بحرية لحماية التجار والسفن من القرصنة في البحر الأحمر، وبسطوا نفوذهم في الجنوب ليشعر العرب بقوة الرومان[25].

نجح الرومان في إصلاح أوضاع مصر، خصوصًا الاقتصادية، وتحديدًا التجارة التي كانت تعاني التدهور في أواخر عصر البطالمة. وبذلك ورث الرومان مشروعات الفراعنة والإغريق في البحر الأحمر، وأصبح لهم سياسة واضحة مع شعوب تلك المنطقة. لذلك رأى أغسطس ضرورة تحويل طريق التجارة في البحر الأحمر لمصلحة الموانئ المصرية، مثل بيرينيكي وميوس هرموس (أبو شعر القبلي) وأرسينوي (السويس)؛ ما جعل الإمبراطورية الرومانية تعيش في صراع من أجل بسط سيادتها الكاملة على البحر الأحمر[26].

استكمالًا لهذه السياسة، غزا القائد الروماني آيليوس جالوس شبه الجزيرة العربية في عام 25 ق.م. ليستولي عليها وعلى ثروتها الهائلة التي اشتهرت بها والتي تقوم على المرّ واللبان والبخور والتوابل، إضافة إلى رغبة الرومان في القضاء على القرصنة في البحر الأحمر، خصوصًا على سواحل الحجاز واليمن. وأمر جالوس بتسليح السفن التجارية في البحر الأحمر؛ كي تتوافر لها الحماية ضد هجمات القراصنة الذين استفحل خطرهم منذ نهايات عصر البطالمة[27].

رأى الرومان أيضًا أن من واجبهم إقامة قواعد عسكرية بحرية ثابتة وأسطول بحري تجاري لنقل تجارة الهند وتنظيم الملاحة بين مصر والهند، على الرغم من أنهم لم يبنوا موانئ جديدة على الساحل الغربي للبحر الأحمر، بل اكتفوا بالموانئ القائمة فعلًا، مثل بيرينيكي وميوس هرموس، منعًا للتهرب من دفع ضرائب للجمارك، لهذا ركزوا جهودهم كلها في تطوير الطرق وتحسينها وتأمينها تحت إدارةٍ ورقابةٍ حازمة، وتيسير حركة التجارة، وتقديم التسهيلات إلى القوافل التي كانت تحمل العاج الأفريقي وتوابل بلاد العرب ولبانها،

ولؤلؤ الهند وسيلان وحريرهما وقطنهما[28].

سار خلفاء أغسطس على منواله بعد وفاته، واحتفظ الرومان بالسيادة على البحر الأحمر، ونعموا بدخل اقتصادي كبير. وفي الوقت نفسه، واصلوا جهودهم في الاهتمام بالتجارة واستتباب الأمن؛ من ذلك خلْع الإمبراطور تيبيريوس ملك الأنباط لتشككه في نياته، وكان يخطط ليضمّ بلاد العرب (مملكة الأنباط) ضمًّا مباشرًا إلى حوزة الإمبراطورية الرومانية وإقامة ولاية بلاد العرب، بفرض السيطرة المباشرة على طريق القوافل التي تربط بين ميناء لوكي كومي والبتراء[29].

لم يُكتب الاستمرار لتطلّعات تيبيريوس وسيطرته وقوته؛ إذ خلفه أباطرة ضعاف، انغمسوا في البذخ والترف. لذلك بدأت معاول الهدم تضرب بقوة في أوصال الإمبراطورية الرومانية، خصوصًا مع بدايات القرن الثالث الميلادي وضعف الرومان سياسيًّا واقتصاديًّا وعسكريًّا. وبذلك أخذت التجارة في البحر الأحمر تضعف شيئًا فشيئًا، ففقد أهميته[30].

على الجانب الآخر، كان للضعف الذي انتاب بلاد العرب الجنوبية، خصوصًا في القرن السادس الميلادي، دورٌ في تشجيع ملك أكسوم على إرسال حملة في عام 525م أبحرت من ميناء أدوليس، وعبرت البحر الأحمر إلى بلاد اليمن التي كان يحكمها الملك ذو نواس، حاكم مملكة حمير الذي لم يكن لديه أسطول حربي يصد به تلك الهجمات؛ لذلك نجح الأحباش في إسقاط مملكته، واستولوا على اليمن[31].

بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية في الغرب على أيدي البرابرة الجرمان في عام 476م، تحول مركز الثقل من الغرب إلى الشرق، وأصبحت القسطنطينية مركز ثقل الإمبراطورية التي اشتهرت بالبيزنطية أو الرومانية الشرقية. وحدث تحول في وضع البحر الأحمر باعتباره شريانًا للتجارة الشرقية والغربية على السواء، حيث تحولت طريق التجارة الشرقية من البحر الأحمر إلى الخليج العربي، ومنه إلى شط العرب، ويرجع ذلك إلى تسهيل البيزنطيين الطرق التجارية كلها، ما دامت تمر بإمبراطوريتهم، وعلى نحو خاص، تلك الطرق التي تمر بالعاصمة القسطنطينية، فبدأت الطريق الثالثة في الازدهار، أي طريق الخليج العربي[32].

لا يعني ذلك فقدان طريق البحر الأحمر أهميتها؛ إذ ظلت الموانئ تعمل على الجانبين المصري والعربي، وكانت تجارة الحرير من أهم البضائع التي تجتاز تلك الطريق لتصل إلى الأسواق البيزنطية[33].

حاول الرومان كسر احتكار الساسانيين – حكام الفرس – تجارة الحرير، من خلال إقامة علاقات طيبة مع مملكة الحبشة من أجل استيراد الأحباش الحرير من سيلان، وبيعه للبيزنطيين ومنافسة التجار الفرس الذين كانوا مسيطرين على هذه التجارة الآتية أصلًا من الصين إلى هذه الجزيرة، فكانوا ينقلونها إلى بلادهم، وكذلك إلى ميناءَي القلزم وأيلة في البحر الأحمر، إضافة إلى موانئ أخرى تابعة للبيزنطيين، فيربحون من ذلك ربحًا كبيرًا[34].

مهما يكن من أمر، كانت الحرب سجالًا بين الفرس والروم (البيزنطيين) وأنهكت الطرفين معًا، وكذلك البلاد الخاضعة لهما؛ لذلك رغب أهالي تلك البلاد في التخلص منهما معًا، وهذا ما يفسر ترحيبهم بالمسلمين

الذين خرجوا من شبه جزيرتهم لفتح البلاد المجاورة لهم، سواء في الشام والعراق أو في مصر وشمال أفريقيا. وسرعان ما نجح المسلمون في دحر الإمبراطورية الفارسية وإزالتها من الوجود تمامًا، وفي الوقت نفسه، قصقصة أجنحة الإمبراطورية البيزنطية وطرد البيزنطيين من مصر والشام والشمال الأفريقي عمومًا، لتصبح تلك البقاع كلها جزءًا من الدولة العربية الإسلامية.

نجح المسلمون في السيطرة على البحر الأحمر بشاطئيه الشرقي والغربي، وأصبح بحرًا إسلاميًّا خالصًا، لتبدأ مرحلة جديدة في تاريخه.

رابعًا: البحر الأحمر في العصر الإسلامي

من المعلوم أن اهتمام العرب بالبحر عمومًا، لا يقارن باليونانيين مثلًا. لكن، من الثابت أن لهم دورًا في النشاط البحري، فلولاهم ما وصل البرتغاليون إلى البحار الشرقية، وما أسفرت عنه اكتشافاتهم الجغرافية؛ إذ كان للعرب، خصوصًا العمانيين، دورٌ في إتمام الاكتشافات على النحو الذي وصل إلينا[35].

بعد خروج المسلمين من شبه جزيرتهم نحو آسيا وأفريقيا، وفتحهم مصر، حفر عمرو بن العاص الخليج الذي يربط البحر الأحمر بالنيل، والذي يخرج من النيل إلى الشمال من حصن بابليون (فم الخليج الحالي)، ثم يمر بالمكان الذي يعرف بعين شمس، ومنه إلى وادي الطميلات إلى القنطرة، ثم إلى البحر الأحمر عند مدينة القلزم[36].

أحدثت معركة ذات الصواري البحرية تحوّلًا كبيرًا في تاريخ البحرية الإسلامية بعد الانتصار الكبير الذي حققته على البيزنطيين، والذي أسفر عن سيطرة الأسطول الإسلامي سيطرة كاملة على البحرين الأحمر والأبيض المتوسط معًا، وظهور قوة فتية بحرية جديدة كان البيزنطيون يعملون لها ألف حساب، وترتب على ذلك نشاط ملحوظ للتجارة في البحر الأحمر والمحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، وسيطرة المسلمين على الطرق التجارية القديمة البرية والبحرية من الصين شرقًا إلى الشام، ثم إلى مراكش في أقصى بلاد المغرب[37].

استمر الوضع على هذه الحال حتى سقوط الدولة الفاطمية وقيام الدولة الأيوبية؛ إذ ما لبث صلاح الدين الأيوبي أن وحّد الجبهة الإسلامية للقضاء على الخطر الصليبي الذي استفحل، ثم أرسل أخاه توران شاه على رأس حملة عسكرية إلى اليمن الذي شهد في تلك الفترة اضطرابات أثرت في تجارة مصر في البحر الأحمر، واستطاع توران شاه أن يوطد الأمن، فعادت التجارة إلى سابق عهدها من عدن إلى موانئ مصر[38].

واصل صلاح الدين الأيوبي جهوده إلى أن سحق الصليبيين في موقعة حطين التي تُعدّ من المعارك الحاسمة في التاريخ[39].

قامت سلطنة المماليك، في أثر نهاية الدولة الأيوبية، واستولوا على الحجاز كمظهر من المظاهر التي بها تكتمل سيطرتهم على العالم الإسلامي[40]، وكان الحج موسمًا اقتصاديًّا كبيرًا، وكما يقولون: «الحج زيارة

وتجارة»[41]؛ إذ يقصد الحجاز في تلك المواسم تجار الهند والصين من عدن وجدّة، فيبيعون ويشترون، كما كان يقصد الحجاز تجار الشام والعراق ومصر والمغرب للغرض نفسه، ثم تسير القوافل التجارية الآتية من الشرق بعد موسم الحج إلى القلزم، والطور أو بالطريق البرية إلى العقبة والسويس والقاهرة. وكانت السلع الخفيفة تُنقل عبر الطريق البرية ذهابًا وإيابًا من مصر وإليها، أما السلع الثقيلة فكان البحر طريقها الفضلى، وبذلك احتفظت كلتا الطريقين بأهميتها[42].

قامت علاقات سياسية وتجارية قوية بين سلاطين المماليك ومعظم ملوك أوروبا[43]، وازدهرت المعاهدات في عهد السلطان الناصر محمد بن قلاوون الذي أصبح بلاطه محطّ السفراء الذين أرسلوا إلى مصر، يحملون رسائل ملوكهم وأمرائهم وهداياهم التي يؤكدون فيها صداقتهم ومودّتهم، حتى صار لمصر مركز دولي ممتاز، وذاع صيتها بين الدول[44].

كان البحر الأحمر يخضع لسيطرة المماليك، وكان لتجارته دور في المكانة التي كان يحظى بها سلاطين المماليك؛ إذ كانت مصر هي القاعدة التي يجري من خلالها التبادل التجاري بين الشرق والغرب[45].

أحكم المماليك سيطرتهم على طرق التجارة العالمية بين الشرق والغرب بعد التخلص من الغزو الصليبي؛ بسبب استمرار علاقة مصر بالهند من ناحية، وبالحبشة واليمن من ناحية أخرى[46].

تحتل الروابط الاقتصادية المكان الأهم بين مصر وتلك البلاد؛ إذ تقع مصر عند الطرف الشمالي للبحر الأحمر، وتقع الحبشة واليمن عند طرفه الجنوبي[47].

نتج من غزوات تيمورلنك في نهاية القرن الرابع عشر الميلادي ضد خانات مغول القفجاق إغلاق الطريق التجارية التي كانت تربط شبه جزيرة القرم بالصين والخليج العربي عبر العراق وأرمينيا وأذربيجان إلى البحر الأسود، وحرمان موانئ هذا البحر من السلع الهندية، وبذلك ظل البحر الأحمر الملاذ الآمن لتجارة الشرق. فبذل التجار الإيطاليون جهدًا كبيرًا لتعويض خسائرهم عن طريق التوسع في شراء التوابل والسلع الشرقية من المماليك[48].

عمل السلطان المنصور سيف الدين قلاوون (678–689هـ/ 1279–1290م) على تنشيط التجارة في البحر الأحمر وتحسين علاقاته بحكام تلك المناطق، فأرسل إلى ملك اليمن يعاهده ويسالمه على الصداقة والمودّة، بعد أن كان بيبرس قد جرد الحملات على اليمن، وعندما وصلت رسل ملك اليمن إلى مصر حرص قلاوون على إكرامهم وإرسال الهدايا والتحف معهم إلى ملكهم، وفعل الشيء نفسه مع شريف مكة والحجاز[49].

اهتم المماليك بأمن البحر الأحمر وتشدّدوا بضرب العابثين بالأمن والقراصنة وقطّاع الطرق الذين كانوا يغيرون على قوافل الحجاج والتجارة بين النيل والبحر الأحمر. وفي الوقت ذاته، لم تفقد طريق البحر الأحمر أهميتها حتى في أحرج الفترات التي شهدت نشاطًا للحركة التجارية على الطرق التجارية الآسيوية. وهناك من تنبّه إلى ذلك منذ وقت مبكر، حينما دعا إلى وضع أسطول صغير عند مدخل البحر الأحمر لإغلاق تلك الطريق الحيوية، ولا شك في أن تلك الفكرة كانت الميراث الذي استفاد منه البرتغاليون بعد ذلك عندما

وصلوا إلى المياه الهندية، وحاولوا إغلاق مدخل البحر الأحمر في وجه التجارة المملوكية[50].

كان لسياسة الحظر التي اتّبعها المماليك بخصوص منع الأوروبيين من الإبحار عبر أعالي النيل أو البحر الأحمر، مغزى آخر يتمثل في سعي سلاطين المماليك إلى الحفاظ على سرية طريق البحر الأحمر التجارية من جهة، وتأمين حركة الحجاج والحرمين الشريفين من جهة أخرى[51].

نجحت مصر، وساعدتها الظروف، في أن تستأثر بالجزء الأكبر من التجارة العالمية بين الشرق والغرب في أواخر العصور الوسطى. ولم تفلح الجهود البابوية التي بُذلت في أوروبا بعد سيطرة سلاطين المماليك على عكا في عام 690هـ/1291م، في حمل التجار الأوروبيين على مقاطعة مصر اقتصاديًّا، والاستعاضة عن طريق مصر - البحر الأحمر بطريق إياس تبريز التي تمر بشمال فارس[52].

يرجع فشل محاولات البابوية في تحقيق أغراضها إلى إدراك القوى التجارية في أوروبا مدى الخسائر التي تكبّدتها نتيجة حرمانها من التجارة مع مصر، ولذلك تحايلت، بمختلف الطرائق، على عدم طاعة المراسيم البابوية وتنفيذها، واستأنفت نشاطها التجاري مع مصر.

إذا كان المماليك في دولتهم الأولى قد حرصوا على الاحتفاظ بمكانة مصر المرموقة في النشاط التجاري بين الشرق والغرب، فإن الوضع اختلف كثيرًا في دولة المماليك الثانية؛ إذ اتّجه الحكام أنفسهم إلى الاشتغال بالتجارة، واتّباع سياسة الاحتكار التجاري لتعويض ما حاق بهم نتيجة اختلال النظام الإقطاعي من ناحية، وللحصول على المال بمختلف الطرائق من ناحية أخرى[53].

أدى احتكار المماليك التوابل والبخور إلى ارتفاع أسعارها ارتفاعًا فاحشًا، على نحو ألحق بأوروبا أضرارًا بالغة. وبلغت سياسة الاحتكار هذه أشدّها حينما كانت أوروبا في أشد الحاجة إلى هذه التوابل التي أصبحت ضرورة للأوروبيين عمومًا، وليس ترفًا للخاصة فحسب[54].

دفعت ممارسات المماليك الاحتكارية القوى الأوروبية إلى مقاطعة التجارة معهم، وضاعفت تلك القوى جهودها للوصول إلى منتوجات الشرق الأقصى عن طريق المحيط الأطلسي، وليس عن طريق مصر[55].

ما لا شك فيه أن الاحتكار المملوكي كان الهدف الرئيس لحركة الاكتشافات الجغرافية التي قام بها الأمير هنري الملاح لإيجاد طريق بديلة من طريق البحر الأحمر التجارية التي كان يهيمن عليها المماليك، وهو الهدف الذي اقترن على نحو وثيق بالبحث عن مملكة القديس يوحنا[56].

خامسًا: الصراع المملوكي – البرتغالي على البحر الأحمر

مع وصول فاسكو دي غاما إلى الشرق واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في عام 1498، بدأت مصر تفقد أهميتها بوصفها أهم الطرق التجارية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى[57].

وبوصول البرتغاليين إلى المحيط الهندي بدأ صراعهم مع سلطنة المماليك حول البحر الأحمر، واستخدم كل جانب منها ما أمكنه للاستيلاء على سفن الآخر أو تحطيمها. وترتب عن ذلك خسائر فادحة لموانئ البحر الأحمر، خصوصًا موانئ عدن والمخا وجدّة. وعلى حد قول ابن إياس: «كثرت الإشاعات بفساد الإفرنج وتعبثهم على التجار، وقد جابوا حول بندر جدّة». ويذكر في موضع آخر: «حضر هجان من مكة في

مسافة تسعة أيام، وأخبر بأن الفرنج قد ملكوا كمران – جزيرة قبالة زبيد باليمن – وأنهم يحاصرون مدينة سواكن، وأن الشريف بركات أمير مكة خرج إلى جدّة [...] خوفًا على البندر من الفرنج أن يهجموا عليه»[58].

قامت سياسة البرتغاليين منذ تلك الفترة على أساس القضاء على كل نفوذ تجاري للتجار العرب في البحار الشرقية، ومن هنا كانت مطاردتهم السفن العربية وإغراقها، والعمل على طرد العرب من المراكز التجارية الهندية والأفريقية منذ وصول فاسكو دي غاما إلى هذه البحار؛ إذ أرسل في أثناء رحلته الثانية في عام 1502 حملة مكوّنة من خمس سفن حربية للإقامة الدائمة عند مدخل البحر الأحمر[59]. كما عمل على مهاجمة السفن العربية ومنع نشاطها التجاري في مياه المحيط الهندي إلا بتصريح من البرتغاليين، وتمكّن قائد هذه الحملة البرتغالية من الاعتداء على السفن التجارية العربية، وأسر بعض البحارة العرب[60].

مع فشل تهديدات المماليك، واصل البرتغاليون إجرامهم في المياه الهندية؛ ففي عام 1504، هاجم الأسطول البرتغالي بقيادة لوبو سواريز مجموعة من السفن التجارية الإسلامية التي كانت آتية من جدّة على مقربة من سواحل الهند[61].

وازداد الحصار البرتغالي حدة حينما وصل ألفونسو دي ألبوكيرك إلى المياه الشرقية في عام 1506، حيث شدد الحصار البحري المفروض على البحار العربية ومداخلها على نحو أضر باقتصاد مصر واليمن والبندقية. وكانت البندقية تسعى جادة لمقاومة الخطر البرتغالي عن طريق حثّ السلطان قانصوه الغوري على النهوض لمقاومة هذا العداء المشترك. كان السلطان الغوري يعمل على تقوية نفوذه في أقاليم البحر الأحمر وتحصين سواحله، على الرغم من سوء الأوضاع الداخلية التي كانت تحيط به، إدراكًا منه أهمية هذا البحر الاقتصادية والاستراتيجية بالنسبة إلى أملاكه في مصر والحجاز؛ ولذلك أرسل حملة بحرية بقيادة حسين الكردي من ميناء السويس إلى الهند، على أن تعمل في الوقت نفسه على تحصين ميناء جدّة، استعدادًا لمواجهة أي خطر برتغالي في المستقبل لمهاجمة الأماكن المقدسة؛ لذا تزوّدت الحملة بالفنيين اللازمين للقيام بهذه التحصينات. وأقام هؤلاء الفنيون بعض الاستحكامات في هذا الميناء، ثم اتجهت الحملة إلى موانئ اليمن على البحر الأحمر، مثل قمر بجيزان وجزيرة كمران، ثم إلى المخا فعدن؛ إذ أخبر الكردي حاكم عدن الطاهري أن الحملة تريد الذهاب إلى الهند لمحاربة البرتغاليين، فأمدّه بما يحتاج إليه من طعام ومؤن، وتمكنت الحملة، حينما وصلت إلى ديو، من التحالف مع بعض الإمارات الهندية وتحقيق انتصارات جزئية على القوى البرتغالية، لكنها هزمت في النهاية، ولم تحقق هدفها[62].

كان السلطان العثماني بايزيد الثاني (1481–1512) «قد أرسل بعد ذلك كمال رئيس إلى مصر ومعه 300 مدفع، و150 عمودًا لربط الأشرعة، و3000 مجرفة وكميات كافية من الأشرعة والأخشاب والزفت والفؤوس ...إلخ، وأهدى ثماني سفن حربية إلى المماليك، وأمر 'كمال رئيس' الفنيين الذين تركهم في مصر بصنع ثلاثين سفينة حربية في السويس؛ لأن هذه القوة ستقوم بحماية التجارة الإسلامية في البحر الأحمر وخارجه في مواجهة البرتغاليين، وهذا سيصب في صالح المماليك والعثمانيين والعالم الإسلامي بأسره. وكلّف بايزيد الثاني كذلك، أحمد أوغلو رئيس بعدد من المهمات لإصلاح الأسطول المصري. وعندما أراد

المماليك دفع ثمن المهمات، رفض، قائلًا: إن هذه قضية الإسلام المشتركة ضد الكفرة»[63].

تشير المصادر التاريخية إلى استعانة البرتغاليين بالملاح العربي الماهر ابن ماجد الذي دلّهم على طريق الهند، ويقال إنه سافر معهم قائدًا لأسطولهم[64].

الجدير بالذكر أن البندقية اقترحت على حليفها السلطان الغوري شق برزخ بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط؛ لتمكين السفن الحربية التابعة للبندقية من المرور إلى البحر الأحمر، والإبحار إلى الهند لمواجهة البرتغاليين. ولم يتم ذلك، ولم يتخذ السلطان الغوري إجراءً حاسمًا لمواجهة البرتغاليين في المياه الهندية وعند مدخل البحر الأحمر[65].

ازداد الخطر البرتغالي اقترابًا من مداخل البحر الأحمر، خصوصًا بعد الحملة التي أرسلها السلطان اليمني عامر بن عبد الوهاب - آخر سلاطين بني طاهر - في شوال 912هـ-آذار/مارس 1507م لمحاربة البرتغاليين في الهند، والتي لم تتمكن من تحقيق أهدافها. كما أن الوضع السيئ الذي كان يمر به السلطان عامر لم يمكّنه من معاودة إرسال حملة أخرى، فازدادت جرأة البرتغاليين على الاقتراب من السواحل العربية، وتمكّنت حملة برتغالية بقيادة البوكيرك من احتلال جزيرة سقطرى القريبة من مدخل البحر الأحمر، بهدف إغلاق هذا البحر أمام التجار العرب، كما تمكن البوكيرك في أثناء وجوده في المياه العربية من القيام ببعض الأعمال التخريبية في المنطقة الممتدة من مدخل البحر الأحمر حتى جزيرة هرمز.

في تلك الأثناء، جرى اتصال بين الحبشة والبرتغال بهدف إيجاد جبهة متحدة بين القوتين ضد المسلمين، خصوصًا المماليك في مصر. وحصل البوكيرك على معلومات من الرسول الحبشي الذي أرسل إلى ملك البرتغال من أجل مهاجمة مدينة زيلع في أثناء حملته على عدن والبحر الأحمر في عام 1513 التي كان يهدف من ورائها إلى السيطرة على عدن وغلق المنافذ العربية البحرية؛ لأنه أدرك أن الجزء الرئيس من التجارة الشرقية إلى أوروبا، يمر عبر البحر الأحمر، ولأن عدن كانت تمثل أكبر مستودع تجاري في المنطقة؛ لذا، ركّز جهده كله في السيطرة عليها من أجل تأمين طريق البرتغال الجديدة؛ أي طريق رأس الرجاء الصالح، وفعلًا تمكّن من الاستيلاء عليها والقيام ببعض الأعمال التخريبية فيها، وأحرق كثيرًا من السفن الراسية في مينائها[66].

كانت الأوامر قد صدرت من الدوم مانويل، ملك البرتغال، إلى البوكيرك بالاستيلاء على عدن، والإبحار داخل البحر الأحمر في عام 1513. وتوغل البوكيرك بحملته داخل البحر الأحمر، على الرغم من أنه فشل في الاستيلاء على عدن. ولم يحُل بينه وبين مواصلة طريقه إلى جدّة سوى الرياح العاتية التي واجهته. فعاد أدراجه مرة أخرى إلى عدن؛ حيث فشل في الاستيلاء عليها مرة ثانية، فعاد إلى الهند[67].

هدد هذا النشاط البرتغالي العدائي بلدان البحر الأحمر: اليمن والحجاز ومصر. وكان هدف البرتغاليين القضاء على النفوذ العربي التجاري، وعجزت مصر واليمن عن صد هذا الخطر الذي هدد شريانهما التجاري وأدّى إلى إضعاف اقتصادهما معًا[68].

بعد وصول البرتغاليين إلى سواكن لمحاصرتها وتهديد جدّة، عزم الغوري على تجهيز طلائع جديدة بقيادة

الأمير خشقدم، مزوّدة بالسلاح ورُماة البندق، وأقامت تلك الطلائع في جدّة لمكافحة المغيرين حتى إعداد حملة أخرى بقيادة الأمير حسين الكردي. وبينما ازداد عبث البرتغاليين بموانئ البحر الأحمر، تمت عملية بناء السفن التي صنعت في السويس، وجُهزت بالمعدات والملاحين المهرة، وكان من بينهم جماعة من المغاربة والتركمان. وتسلم قيادة السفن الريس سلمان التركي، وأبحرت الحملة في رجب 921هـ/ 1515م[69].

إزاء تتابع التطورات، عزم الغوري على الاستيلاء على اليمن لتكون ملجأً له ولرجاله في حال سيطرة العثمانيين على مصر، ولاستخدامها قاعدة هجومية ضد البرتغاليين، وللحدّ من تطوّر نفوذهم السياسي والاقتصادي. لذلك وصلت السفن المملوكية إلى كمران بقيادة حسين الكردي وسلمان التركي. ولما رفض عامر بن عبد الوهاب مدّ هذه القوات بالمؤن، قرر حسين الكردي بدء الهجوم، وساعده في ذلك الزيديون من سكان الجبال الذين وعدوه بالخيل والطعام؛ فاستولى على زبيد في عام 1516، وفرّ عامر إلى تعز، تاركًا بعض رجاله لإخضاع البلاد المجاورة. أما أمير البحر حسين الكردي، فأبحر إلى عدن، وسرعان ما قدم الحكام والمشايخ خضوعهم له؛ لكن عدن قاومت المدفعية المملوكية بشجاعة، فانسحب الأسطول المصري[70].

على الجانب الآخر، لم يكتف البرتغاليون من تجارة الشرق بعد تمكّنهم منها، بل ذهب قائد أسطولهم في البحر الأحمر إلى ملك الحبشة ليستعين به ضد المماليك، وفاتحه في أمر تحويل نهر النيل عن مصر، لكنه لم يتمكن بعد أن ضايقته الأساطيل المصرية في البحر الأحمر[71].

كان لهذه الاعتداءات البرتغالية وغيرها من أعمال غزو الموانئ العربية على ساحل البحر الأحمر التي تشبه القرصنة أسوأ أثر في السلطان الغوري الذي أمر الأسطول بالاستعداد دائمًا للدفاع عن مصالح مصر التجارية التي تعدّ بالنسبة إليه مصالح حيوية، وبدأ يفكر في التحالف مع قوة فتية إسلامية لمواجهة الخطر البرتغالي.

سادسًا: التعاون المملوكي – العثماني لمواجهة الخطر البرتغالي

لم يكن أمام الغوري إلا محاولة التعاون مع الدولة العثمانية الفتية، على الرغم من توجّسه منها، لمواجهة الخطر البرتغالي، وهي الفكرة نفسها التي توصل لها البرتغاليون بالتنسيق مع مملكة الحبشة.

جرى الاتصال بين السلطان الغوري المملوكي والسلطان بايزيد الثاني بناءً على مشورة البندقية التي تخلّت عن تزويد الأول بالمواد الحربية نظرًا إلى حرج موقفها في الغرب الأوروبي.

بادر السلطان العثماني بايزيد إلى تقديم المساعدة على نحو ما حدث في عامي 916هـ/ 1511م و917هـ/ 1512م لتمكين المماليك من مواجهة الخطر البرتغالي في المياه الهندية، وعند مدخل البحر الأحمر[72]، وهي الخطة نفسها التي اتّبعها العثمانيون في ما بعد في البحر نفسه. لكن لم يقدّر لهذا التعاون الإسلامي أن يستمر، فبدأ الصدام بين القوتين الإسلاميتين: بين المماليك في مصر والشام والعثمانيين، وانتهى بسقوط دولة المماليك، فتولّى العثمانيون زمام الأمور في المنطقة، ووقعت على عاتقهم مسؤولية حماية البحر

الأحمر وسواحله، ومراقبة الأطماع فيه ومداخله؛ ولهذا بدأت مرحلة جديدة من التنافس حوله وممارسة النشاط التجاري فيه، وبذل العثمانيون جهودًا كبيرة للحفاظ عليه بحرًا إسلاميًّا[73].

نخلص مما سبق إلى أن البحر الأحمر كان محور اهتمام المصريين منذ العصر الفرعوني، واتجهوا للملاحة فيه ووصلوا إلى بلاد بونت، وتتابعت رحلاتهم التي ورد ذكرها في الأدب المصري القديم، وواصلوا اهتمامهم به، وأرسلوا رحلات كشفية للدوران حول أفريقيا.

بعد استيلاء الإسكندر الأكبر على مصر، استمر هذا الاهتمام بالبحر الأحمر في عهده، وفي عهد خلفائه البطالمة الذين أولوا التجارة الشرقية عناية خاصة، لذلك سيطروا على موانئه الشمالية والجنوبية، كما قاموا بالاكتشافات الجغرافية لمعرفة الشعوب القاطنة على شواطئه، وأسسوا عليه موانئ جديدة عدة، وبنوا أسطولًا قويًّا فيه، كما عملوا على حمايته من هجمات القراصنة.

اهتم الرومان بأوضاع مصر الاقتصادية، خصوصًا التجارة، بعد سيطرتهم عليها، على نحو استتبع الاهتمام بالبحر الأحمر وتحويل طريق التجارة فيه لمصلحة الموانئ المصرية، وأمّنوه من خلال تطهيره من القراصنة، وبنوا فيه أسطولًا وقواعد عسكرية ثابتة. وظلت أهمية البحر الأحمر قائمة في العصر البيزنطي حتى الفتح الإسلامي، على الرغم من ازدهار طريق الخليج العربي.

بعد قيام الدولة العربية الإسلامية واتساعها، نشأت البحرية الإسلامية وتطورت. وأصبح للمسلمين أسطولٌ حربي كبير، استمر طوال عهود مصر الإسلامية. ولئن ضعفت سيطرة المسلمين فترة من الزمن إبان الحروب الصليبية، فإن العالم الإسلامي ما لبث أن تخلص من الخطر الصليبي بجهود الزنكيين ثم الأيوبيين، كما ذكرنا، ومن بعدهم المماليك الذين عاد البحر الأحمر في عهدهم بحرًا إسلاميًّا على الرغم من هجمات البرتغاليين الذين حاولوا السيطرة عليه، ومحاولات المماليك صد خطرهم والتعاون مع القوة الإسلامية الجديدة (الدولة العثمانية) التي نجحت في صد هذا الخطر البرتغالي، وهذا ما سنناقشه في الفصل التالي.

---

(1) أحمد فخري، «اليمن بين القديم والحديث»، **مجلة الجمعية الجغرافية المصرية**، العدد 4 (آذار/مارس 1959)، ص 41؛ سيد أحمد الناصري، **دور مصر التاريخي بين شبه الجزيرة العربية وأفريقيا في عصور ما قبل الإسلام** (القاهرة: دار النهضة العربية، 1990)، ص 7.

(2) سعاد ماهر، **البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية** (القاهرة: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، 1967)، ص 105.

(3) جلال يحيى، **مصر الأفريقية والأطماع الاستعمارية في القرن التاسع عشر** (القاهرة: دار المعارف، 1967)، ص 16-17.

(4) محمد محمود الصياد، **السودان والحبشة** (القاهرة: مطبعة جامعة القاهرة، 1960)، ص 231؛ يحيى، ص 16-17؛ رمضان عبده، «الحدود الجنوبية وعلاقات مصر القديمة ببلاد النوبة وما وراءها منذ بداية الدولة الحديثة حتى

الفتح المقدوني»، في: عبد العظيم رمضان (إعداد)، **الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 89-90.

(5) فخري، ص 41.

(6) ماهر، ص 21-23.

(7) يحيى، ص 18.

(8) فخري، ص 41؛ الصياد، ص 281.

(9) ماهر، ص 29-37.

(10) جواد علي، **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**، ج 2 (بغداد: مطبعة جامعة بغداد، 1970)، ص 6.

(11) المرجع نفسه، ص 7-8؛ يحيى، ص 20.

(12) إبراهيم نصحي، **مصر في عصر البطالمة**، ج 2، ط 4 (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1966)، ص 49.

(13) ماهر، ص 132.

(14) نعيم زكي فهمي، **طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب في أواخر العصور الوسطى** (الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1973)، ص 127.

(15) إبراهيم محمد حسن، **البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى** (القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1998)، ص 21.

(16) لمزيد من المعلومات حول القرصنة، يُنظر: جمال كمال محمود، **القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني: دراسة تاريخية وثائقية**، تقديم محمد عفيفي (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015).

(17) علي، ص 24؛ مصطفى العبادي، «الحدود الجنوبية لمصر في العصرين البطلمي والروماني بين التأمين والمصالح الاقتصادية والدبلوماسية والدينية»، في: رمضان (إعداد)، ص 113-114.

(18) الناصري، ص 16.

(19) حظيت الملاحة النيلية باهتمام بالغ عبر العصور، يُنظر: عبد الحميد حامد سليمان، **الملاحة النيلية في مصر العثمانية: 1517-1798**، سلسلة تاريخ المصريين 176 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000).

(20) علي، ص 23؛ مصطفى كامل عبده، «العلاقات التجارية بين مصر وبلاد السودان في القرنين السادس عشر والسابع عشر»، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2012، ص 4.

(21) جمال الدين أبي المحاسن بن تغري بردي، **النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة**، ج 1 (القاهرة: مطبعة دار الكتب، 1929)، ص 56؛ نصحي، ص 49-50.

(22) نصحي، ص 49.

(23) لمزيد من المعلومات، يُنظر: محمود، ص 16 وما بعدها.

(24) ول ديورانت، **قصة الحضارة**، ترجمة محمد بدران، ج 2، مج 4 (القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1968)، ص 8.

(25) من الجدير بالذكر أن الرومان حتى قبل العصر الإمبراطوري وفي أثناء العصر الجمهوري أدوا دورًا مهمًّا في مواجهة القرصنة، ولمعت أسماء مشهورة في هذا المجال، مثل بومبي ومن بعده قيصر، يُنظر: محمود، ص 14-15.

(26) الناصري، ص 7-8؛ عبد اللطيف أحمد علي، **مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية** (القاهرة: دار النهضة العربية، 1988)، ص 63-66.

(27) علي، ص 43.

(28) الناصري، ص 12.

(29) المرجع نفسه، ص 390؛ ديورانت، ص 9.

(30) الناصري، ص 52؛ ماهر، ص 60-61.

(31) علي، ص 659.

(32) ماهر، ص 61.

(33) المرجع نفسه، ص 62.

(34) علي، ص 657.

(35) عبادة عبد الرحمن كحيلة، **عن العرب والبحر** (القاهرة: الوادي الجديد للطباعة، 2001)، ص 53-54.

(36) ماهر، ص 75؛ شوقي عبد القوي عثمان، **التجارة بين مصر وأفريقيا في عصر المماليك** (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2000)، ص 38.

(37) أبو الطيب حمد بن محمد بن ظهيره، **الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة**، تحقيق مصطفى السقا وكامل المهندس (القاهرة: دار الكتب، 1969)، ص 101-102.

(38) عز الدين أبي الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم الجزري بن الأثير، **الكامل في التاريخ**، ج 9 (بيروت: دار الفكر، 1978)، ص 122.

(39) المرجع نفسه، ص 177؛ حسن أحمد محمود، **الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا** (القاهرة: دار الفكر العربي، 1986)، ص 57.

(40) سعيد عبد الفتاح عاشور، **تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب في العصور الوسطى** (القاهرة: دار النهضة العربية، 1976)، ص 133.

(41) عن الحج ودوره في ربط مصر بالولايات العربية، يُنظر: جمال كمال محمود، **العلاقات بين مصر والولايات العربية في العصر العثماني** (غير منشور).

(42) زكي، ص 7-9.

(43) من هذه المعاهدات المعاهدة التي وقعت بين مصر والبندقية في عهد المؤيد شيخ. يُنظر: محمد أمين، «معاهدة تجارية بين مصر والبندقية من عصر السلطان المؤيد شيخ، دراسة في العلاقات بين مصر والبندقية في أوائل القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي»، في: رؤوف عباس [وآخرون]، **مصر وعالم البحر المتوسط** (القاهرة: دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، 1986).

(44) علي إبراهيم حسن، **مصر في العصور الوسطى من الفتح العربي إلى الفتح العثماني** (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1960)، ص 322.

(45) محمد الزامل، **الحصار الاقتصادي على مصر أواخر العصور الوسطى 1291–1517م** (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2009)، ص 96.

(46) علي إبراهيم حسن، **دراسات في تاريخ المماليك البحرية وفي عصر الناصر محمد بوجه خاص** (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1960)، ص 128.

(47) Marco Polo, The Travels of Marco Polo, Aldo Ricci (trans.) (London: Routledge; Kegan Paul, 1950), pp. 107-108.

(48) الزامل، ص 104.

(49) محمد بن أحمد بن إياس الحنفي، **بدائع الزهور في وقائع الدهور**، ج 1 (القاهرة: المطبعة الأميرية ببولاق، 1938)، ص 16؛ سعيد عبد الفتاح عاشور، «بعض أضواء جديدة على العلاقات بين مصر والحبشة في العصور الوسطى»، **المجلة التاريخية المصرية**، مج 14 (1968)، ص 135.

(50) الزامل، ص 104.

(51) المرجع نفسه، ص 106.

(52) المرجع نفسه، ص 106-107.

(53) عاشور، **بعض أضواء جديدة**، ص 139.

(54) سليمان مصطفى زبيس، «إلمامة عن أحوال القاهرة الاقتصادية وعلاقاتها مع الخارج في عهد الفاطميين»، في: **أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة، مارس-أبريل 1969**، ج 2 (القاهرة: مطبعة دار الكتب، 1971)، ص 580.

(55) حسن، **البحر الأحمر**، ص 33.

(56) أحمد دراج، **المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري-الخامس عشر الميلادي** (القاهرة: دار الفكر العربي، 1961)؛ الزامل، ص 144.

(57) عبد الرحمن زكي، **تاريخ الدول الإسلامية السودانية بأفريقيا الغربية** (القاهرة: المؤسسة العربية الحديثة، 1961)، ص 42؛ عبد الحميد البطريق وعبد العزيز سليمان نوار، **التاريخ الأوروبي من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا** (بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1974)، ص 45.

(58) ابن إياس، ص 316؛ لوثروب ستودارد، **حاضر العالم الإسلامي**، ترجمة عجاج نويهض (القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1925)، ص 75؛ سعيد عاشور، «التدهور الاقتصادي في دولة سلاطين المماليك (872-923هـ/1468-1517م) في ضوء كتابات ابن إياس»، في: أحمد عزت عبد الكريم (إشراف)، **ابن إياس: دراسات وبحوث** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1977)، ص77-78.

(59) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، **فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990)، ص 122؛

Frederick Mercer Hunter, *An Account of the British Settlement of Aden in Arabia* (London: Trübner & Company, 1877), p. 162.

(60) السيد مصطفى سالم، **الفتح العثماني الأول لليمن 1538-1635** (القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية، 1969)، ص 53.

(61) ف. هايد، **تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى**، ترجمة أحمد رضا، مراجعة وتقديم عز الدين فودة، ج 4 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994 [1985])، ص 24؛ محمد عبد العال أحمد (دراسة وتحقيق)، **البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة عليه: نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات المؤرخ اليمني «بامخرمة» كما سجلها في مخطوط قلادة النحر** (الإسكندرية: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1980)، ص 10.

(62) أندريه ريمون، **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر**، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، مراجعة رءوف عباس، ج 1 (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2005)، ص 237.

(63) يلماز أوزتونا، **موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري** 629-1341هـ/ 1231-1922م، ترجمة عدنان محمود سليمان، تنقيح ومراجعة محمود الأنصاري، ج 1 (بيروت: الدار العربية للموسوعات، 2010)، ص 323-324.

(64) قطب الدين محمد بن أحمد النهروالي، **غزوات الجراكسة والأتراك في جنوب الجزيرة (المسمى): البرق اليماني في الفتح العثماني**، نصوص وأبحاث جغرافية وتاريخية عن جزيرة العرب 6 (الرياض: دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، 1967)، ص 15؛ لمزيد من المعلومات عن ابن ماجد، يُنظر: الفصل الرابع من هذا الكتاب.

(65) الزامل، ص 153.

(66) سالم، ص 70-72؛ عبد الرحمن زكي، «ابن إياس واستخدام الأسلحة النارية في ضوء ما كتبه في كتاب بدائع الزهور»، في: عبد الكريم (إشراف)، ص 125؛ عبد العزيز سليمان نوار ومحمود محمد جمال الدين، **التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة حتى نهاية الحرب العالمية الأولى** (القاهرة: دار الفكر العربي، 1999)، ص 62.

(67) الزامل، ص 158.

(68) عبد الرحيم، **فصول من تاريخ مصر**، ص 125.

(69) زكي، «ابن إياس واستخدام الأسلحة النارية»، ص 126.

(70) المرجع نفسه.

(71) ماهر، ص 132.

(72) محمد الزامل، ص 155؛ كان للبنادقة وجود في مصر نظرًا إلى مصالحهم التجارية، وتطور هذا الوجود حتى أصبح لهم حارة بالقاهرة في العصر العثماني. يُنظر: جمال كمال محمود، «حارة البنادقة بالقاهرة في العصر العثماني»، في: محمد الدمرداش، **رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر**، تحقيق حمادة إسماعيل (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2012).

(73) عبد الرحيم، **فصول من تاريخ مصر**، ص 125.

الفصل الثاني
امتداد السيادة العثمانية على البحر الأحمر

يبدو أن الدولة العثمانية وصلت إلى مرحلة التشبّع في أوروبا؛ إذ أصبحت إمبراطورية، تكوينها الأساسي في أوروبا، ومركز ثقلها في البلقان حيث حاضرة الدولة، كما كان للأوروبيين الذين اعتنقوا الإسلام دور مهم في هذه الدولة؛ إذ تكوّن منهم الإنكشارية، عماد الجيش العثماني[74]، وتولى كثير منهم، خصوصًا الألبانيين، المناصب العالية، وأهمها الصدارة العظمى أو رئاسة الوزراء. وكان المتميزون من أبناء المسيحيين الذين جمعوا من ضريبة الدم أو الدوشرمة[75] يُعدّون إعدادًا خاصًّا، ويتولى النوابغ منهم الوظائف الإدارية والعسكرية؛ بمعنى أن الدولة الإمبراطورية استفادت كثيرًا من وجودها في أوروبا[76] في القرن الخامس عشر، لتبدأ مرحلة جديدة في تطورها، تمثلت في أن فتوحاتها في الغرب «كادت تتوقف» وتتجه إلى الشرق، ويدعونا هذا التحول «الفجائي» في الدولة العثمانية إلى مناقشة أسبابه، خصوصًا أن آراء المؤرخين حوله تباينت؛ فيرى بعضهم أن سبب توجه العثمانيين إلى الشرق هو الشرق نفسه؛ إذ حاولت الدولة الصفوية «الشيعية» نشر المذهب الشيعي في العراق وآسيا الصغرى، لذا اتجهت الدولة العثمانية «السنّية» إلى حماية الشرق العربي وآسيا الصغرى، بل العالم السنّي عمومًا[77].

ويرى فريق آخر أن الدولة العثمانية نقلت مركز الثقل والتوسع إلى الشرق، وإن لم تتوقف تمامًا في الغرب منذ أوائل القرن السادس عشر، بل أصبحت في موقف المدافع في الجبهة الغربية أكثر من المهاجم، ويبرر هؤلاء رأيهم بأن المنطق التاريخي يتفق مع هذا التوجه، فلكل دولة مدى معيّن، ودولة مركزها القسطنطينية من المعقول والطبيعي أن يتوقف مداها عند المجر[78].

ويرى فريق ثالث أن سبب هذا التوجه العثماني إلى الشرق العربي هو إنقاذ المنطقة ومنافذها البحرية من الزحف البرتغالي، وكذلك حماية الشرق الأدنى الإسلامي من هذا الخطر.

معنى ذلك أن الرأي الأول فسر الاتجاه العثماني من ناحية أحداث الشرق العربي المحلية، والثاني من زاوية الموقف في شرق أوروبا، أما الثالث فزاوج بين التوجه العثماني «الشرقي» والتوجه الأوروبي «الغربي» الزاحف على الشرق والمتمثل في البرتغال.

من جانبنا، نؤيد الاتجاه القائل إن هذه العوامل كلها مسؤولة عن الاتجاه الشرقي للدولة العثمانية الذي أدى إلى إنقاذ العالم السنّي من السيطرة الشيعية، وإيجاد وحدة سياسية من منطقة الشرق الأوسط، وأنقذ الشرق العربي، إلى حين، من الخطر الأوروبي[79].

أولًا: الصدام العثماني – الصفوي

بدأت الدولة الصفوية في إيران كحركة دينية، وتنتسب إلى الشيخ صفي الدين الذي كان يقيم في أردبيل من أعمال أذربيجان، وتطورت الحركة عندما أصبح جنيد شيخًا لها، والذي عمل على تحويلها من دعوة دينية إلى حركة سياسية. وبعد موته خلفه حيدر الذي نظم قوات الصفويين العسكرية. وتزوج حيدر، مثل أبيه جنيد، أميرة من الأقفونيلو ابنة أوزون حسن، وقُتل في إحدى المعارك المحلية[80]، فخلفه ابنه إسماعيل الذي يعدّ المؤسس الحقيقي للدولة الصفوية.

عندما تسلّم إسماعيل أمر الدولة كان وضع الأسرة الصفوية حرجًا للغاية؛ إذ ترك والده أبناءه الثلاثة، علي وإبراهيم مرزا وإسماعيل، يواجهون تهديد التركمان، لكن أنقذهم إخلاص أتباعهم لهم والوضع

السياسي المضطرب في غرب فارس، نتيجة انهيار فرق الأققونيلو، ومكّن هذا الوضع الشاه إسماعيل (حكم في الفترة 1501–1524) من ملء الفراغ السياسي في غرب فارس وأذربيجان. وبتأييد قبائل الشيعة، جمع إسماعيل بين سلطة زعيم تحالف التركمان وسلطة الحركة الصفوية الروحية، وحقق مجموعة من الانتصارات، نجح من خلالها في بسط نفوذه على أذربيجان وغرب فارس والعراق، وفي الاستيلاء على تبريز؛ حيث تُوّج ملكًا (شاه) على فارس[81].

كانت الإمبراطورية الصفوية التي أسسها إسماعيل على أنقاض تحالف التركمان دولة دينية ذات عقيدة شيعية قوية، يحكمها الشاه إسماعيل بصفته نائبًا حقيقيًا مطلقًا للإمام الغائب. وتبع اعتلاء إسماعيل العرش اضطهاد المسلمين السُّنّة، وإجبارهم على دراسة تعاليم الشيعة؛ فأصبح المذهب الشيعي عقيدة الغالبية العظمى من سكان فارس، كما كان عقيدة نسبة كبيرة من مسلمي العراق، وانتشر في منطقة الأناضول العثمانية.

كان تأسيس الشاه إسماعيل المذهب الشيعي عملًا سياسيًّا إلى حدٍ ما، جرى التخطيط له ليميّز إمبراطوريته، بمحاربتها التركمان وصفوتها الحاكمة، من غيرها، مثل جيرانها الأتراك السنّة الأوزبك إلى الشمال الشرقي (في خراسان) والعثمانيين إلى الغرب؛ فظهور قوة الصفويين كان بالنسبة إلى العثمانيين توترًا يمثّل خطرًا أشد حدّة مما كان عليه الوضع في عهد أوزون حسن، ووجدت قبائل الحدود من التركمان الذين كان العثمانيون يحاولون إخضاعهم لسيطرتهم، في الشاه إسماعيل حاميًا وزعيمًا موهوبًا تميل إليه نفوسهم أكثر من السلطان العثماني رمز المذهب السُنّي[82].

في عهد بايزيد الثاني، لاقت الدولة العثمانية مشكلات عدة من النفوذ الصفوي في الأناضول. وفي عام 1502 أبعد السلطان من له ميول إلى الشاه إسماعيل من أراضي الأناضول إلى المورة، وهي مناطق فُتحت حديثًا[83].

في عام 1511 قامت دعوة شيعية مفاجئة في الأناضول بزعامة شاه قولي (شيطان قولي) تابع للشاه إسماعيل الصفوي، ضد الحكومة العثمانية، وسرعان ما تحوّلت حركته إلى ثورة شيعية عامة، مثّلت خطرًا شديدًا على الدولة العثمانية التي لم يكن أمامها إلا أن تواجهها بحزم، فأوفد السلطان العثماني حملة من الإنكشارية، يقودها الصدر الأعظم بنفسه، لكنها هُزمت وقُتل قائدها في المعركة، قبل أن يتمكن العثمانيون من استعادة سيطرتهم على الموقف[84].

ونظرًا إلى أن الشاه إسماعيل كان مشغولًا في الطرف الآخر من العالم الإيراني، فإنه لم يكن في استطاعته أن يفعل شيئًا لأتباعه الذين أشعلوا الثورة في الأناضول. ويبدو أن شاه قولي نفسه قد قُتل، وأن كل ما استطاع قائده أن يفعله هو أن يشق طريقه إلى تبريز مع من بقي من أتباعه، ونفذ العثمانيون سياسة الاضطهاد الديني العام ضد الشيعة المقيمين في بلادهم[85].

تطلّع إسماعيل إلى ما حوله من مناطق لإدخالها في مجال دعوته، وكان لا بدّ للعراق من أن يجذب أنظاره؛ فهو مجال التوسع في الغرب، كما أن ظروف العراق السياسية وما أحاط به من اضطراب كانت عوامل

مشجعة للتوسع الصفوي، وإلى ذلك، هناك جانب اقتصادي؛ ففي الجزيرة الفراتية أرض زراعية جيدة، والعراق مركز تجاري مهم يطل على الخليج العربي، كما أن له أهمية خاصة بالنسبة إلى الأسرة الصفوية؛ فهو مركز الشيعة، وفيه الكثير من تراثهم؛ مثل مقابر أئمتهم، وهي التي يطلق عليها المزارات، وفي عام 1508 ضمه إسماعيل إلى إمبراطوريته ودخل بغداد، ونشر فيها المذهب الشيعي، وهي السياسة نفسها التي كان يطبقها في إيران، معتمدًا في ذلك على بقايا الشيعة هناك. ولا شك في أنه نجح في ذلك، لكنه نجاح غير مطلق، خصوصًا أن العثمانيين دخلوا العراق وعملوا على رفعة المذهب السنّي[86].

تاخمت الإمبراطورية الصفوية في حدودها من ناحية العراق الإمبراطورية العثمانية، خصوصًا بعد أن قضت الدولتان على الدول التركمانية الصغيرة التي نشأت نتيجة انهيار دولة أوزون حسن. ولم تكن هذه الحدود مضبوطة، تمنع الاشتباك بين الدولتين. كما كان يسكنها عناصر مختلفة من أكراد وتركمان وعرب وأتراك. وكان هؤلاء يتأرجحون في ولائهم للدولتين، فكانت مشكلات الحدود من العوامل التي لا بد من أن تؤدي إلى قيام الحرب بينهما.

عمل إسماعيل على إثارة العثمانيين بطرائق شتى، فأصبحت فارس ملجأً للفارّين من وجه السلاطين العثمانيين، كذلك أخذ الصفويون يبثّون دعوتهم في الأناضول، معتمدين على الأقليات الصفوية المنتشرة هناك للقيام بثورة ضد الحكم العثماني السنّي.

ثار الشيعة فعلًا في السنة الأخيرة من حكم بايزيد الثاني بزعامة شاه قولي، كما ذكرنا، ونجح السلطان سليم في إخماد الفتنة، وشرع في اضطهاد الشيعة المقيمين في الدولة العثمانية، ففرقهم في الولايات العثمانية الأوروبية. وردّ إسماعيل على ذلك بمذابح ضد السنّة في بلاده. ثم قام للأخذ بالثأر لإخوانه في المذهب مهاجمًا آسيا الصغرى.

في سهل جالديران في عام 920هـ/ 1514م، التقى السلطان سليم الأول (875-926هـ/ 1470-1520م) وإسماعيل شاه في معركة حامية الوطيس، دارت الدائرة فيها على الصفويين، وتقدم السلطان سليم في إيران ووصل تبريز، واستولى على أموال الشاه وكنوزه ونسائه، وفر إسماعيل إلى الداخل[87].

لم يقم السلطان سليم بتعقّب إسماعيل، بل اكتفى بتحقيق الانتصار عليه؛ لأنه كان يقدّر صعوبة هذا التعقب وخطورته ووعورة المسالك؛ لذلك قرر الانسحاب، ونتج من هذا الفتح أن أمَّن السلطان سليم حدوده الشرقية باستيلائه على شمال العراق وديار بكر وجزء من أذربيجان، وكان هذا تمهيدًا للاستيلاء على العراق في عهد ولده سليمان، وفي الوقت نفسه بدأ التطاحن بين الدولة الفارسية والدولة العثمانية، أو إن شئت بين السنّة والشيعة، وخرجت آسيا الصغرى من هذا الصراع سُنّية، وانقسم العراق بينهما تقريبًا، أما إيران فظلت على شيعيتها، وأصبحت بذلك أكبر دولة إسلامية ممثلة لهذا المذهب[88].

كان السلطان سليم الأول ورجاله ينظرون إلى دعوة الصفويين بأنها تقوّض المجتمع السنّي الذي هو المجتمع الإسلامي الصحيح العقيدة. ولا شك في أن التنظيم الصفوي القائم على الدعوة إلى المذهب الشيعي الاثني عشري كان كفيلًا بأن يكسب عشرات الآلاف من المسلمين السنّة إلى جانب الصفويين بسبب غياب الدعوة السنّية إلى حدٍ ما.

كانت هزيمة الشاه إسماعيل الصفوي في معركة جالديران هي العامل الرئيس الذي أعطى الفرصة للسلطان سليم الأول ليتعامل مع القوة الأخرى، وهي سلطنة المماليك.

ثانيًا: التوسع العثماني في الشام

كان من الطبيعي أن تتأزم العلاقات بين سلطنة المماليك والإمبراطورية العثمانية بسبب متاخمة أراضيهما وصراعهما على النفوذ، خصوصًا أن سلطنة المماليك كانت في مرحلة الانحطاط، بينما كانت الإمبراطورية العثمانية في طريقها إلى قمة الازدهار، وتطمح إلى أن تكون زعيمة العالم الإسلامي، كالدول الإسلامية الكبرى. ووجدت مناسبات عدة للاحتكاك، ثم الاصطدام بين العثمانيين والمماليك في النصف الثاني من القرن الخامس عشر ومطلع القرن السادس عشر.

بدأ الاحتكاك بين القوتين الإسلاميتين في محاولة كل منهما فرض نفوذها في منطقة ألبستان (Albistan)، على الفرات الأعلى بين مرعش وملاطية، وسميت المنطقة بهذا الاسم نسبة إلى مدينة تحمل الاسم ذاته. احتلها الصليبيون، ثم الدانشمند المتمركزون في سيواس، ثم سلاجقة الروم المتمركزون في قونية، ثم أصبحت عاصمة إمارة ذي القدر في الفترة 738هـ/ 1337م، و928هـ/ 1522م[89].

احتل تيمورلنك هذه الإمارة في عام. كما تزوج السلطان العثماني محمد الأول ابنة أميرها. وهدد أوزون حسن هذه الإمارة في عهد حاكمها ملك أرسلان الذي اغتيل في عام 1465م بتآمر أخيه شاه بداق الذي كان يؤيده السلطان المملوكي خشقدم، والذي احتل مكانه. لكن أخًا لشاه بداق يسمى شاه سوار طرده واستولى على الحكم بمساعدة السلطان العثماني محمد الثاني «الفاتح» (855-886هـ/ 1451-1481م). وحين قوي شاه سوار، رفض حماية العثمانيين، ما مكّن المماليك من أسره وقتله في عام 1472، وأُعيد شاه بداق إلى الحكم، لكن العثمانيين أيّدوا أخًا آخر له يُدعى علاء الدولة الذي تزوجت ابنته السلطان العثماني بايزيد الثاني، وولدت له سليمًا الذي أصبح السلطان سليم الأول. وفي عام 1479 استطاع علاء الدولة طرد شاه بداق من الحكم. وبذلك كان الصراع بين أفراد الأسرة الحاكمة عاملًا مهمًّا من عوامل الاضطراب بين العثمانيين والمماليك.

عندما ثار الأمير جم بن السلطان محمد الثاني، لجأ إلى المماليك، وحاول اقتسام السلطة مع أخيه بايزيد الثاني الذي رفض عرضه وهزمه في معركة بني شهر في عام 1481، وانتهى المطاف بالأمير جم إلى أن وصل إلى مصر في عصر السلطان المملوكي قايتباي الذي رحّب به، وترك في مصر أمه وولده، وسار في اتجاه الشام بعد أن جهّزه قايتباي بالعتاد ضد بايزيد.

في النهاية، فشل جم في حربه ضد أخيه. وطلب بايزيد منه أن يعيش في القدس، ويقدم إليه ما يحتاج إليه من مال، إلا أنه رفض، واتفق مع رئيس فرسان القديس يوحنا في رودس ليساعده في العبور إلى روميلية ليتابع الثورة ضد بايزيد؛ وانتهى الأمر بوفاة جم في نابولي في عام 1495 [90].

بناء على ذلك، كان هناك من الأسباب ما يجعل الصدام وشيكًا بين العثمانيين والمماليك الذين دخلوا في

مفاوضات مع الشاه إسماعيل الصفوي ليتجنبوا شرّه، وبقوا في الوقت نفسه على علاقات ودّية بالعثمانيين.

بهجوم السلطان سليم الأول على الصفويين، وتغلّبه عليهم في معركة جالديران؛ اختل توازن القوى في المنطقة لمصلحة العثمانيين، ولا سيما أنهم أزاحوا حاكم ألبستان علاء الدولة – جد السلطان سليم لأمه الذي كان حليف المماليك – من الحكم، بسبب عدم مساعدته لهم ضد إسماعيل، ووضعوا مكانه عليًّا بن شاه سوار الذي أصبح تابعًا للعثمانيين. وأقلق هذا التبدل على الحدود الشمالية المماليك، وزاد من شقة الخلاف بينهم وبين العثمانيين. واتهم المماليك العثمانيين بأنهم يمنعون التجار المارّين ببلادهم من جلب المماليك الشراكسة إلى بلاد السلطنة المملوكية[91].

تأزم الموقف تأزمًا شديدًا حين علم العثمانيون في أثناء القتال مع الصفويين بالمفاوضات السرية بين إسماعيل والمماليك، وبمحاولة هؤلاء إيقاف قوافل المؤن العثمانية إلى السلطان سليم. وزاد من حدة الموقف لجوء ابن أحد أشقاء السلطان سليم، الذي سبق أن ثار عليه، إلى المماليك، وكان قبل ذلك لاجئًا لدى الشاه إسماعيل، ورفض المماليك تسليمه للعثمانيين بقصد المساومة
عليه.

كان من الطبيعي أن يشعر الغوري بحراجة الموقف، فخرج بجيوشه إلى الشام، وتقدم إلى حلب في أوائل صيف 1516. وكان موقف المماليك عظيم الخطورة بسبب خيانة خاير بك، نائب الشام، الذي كان يتبادل المراسلات مع السلطان سليم سرًّا في الوقت الذي كان سيباي، نائب الشام (لقب حاكم دمشق)، تعوزه ثقة الغوري التي وضعها في خاير بك على الرغم من أن سيباي كان الرجل الذي يمكن أن ينقذ سلطنة المماليك من محنتها هذه؛ إذ كانت خطته تتمثل في أن يقوم الغوري بتطهير صفوفه من الخونة أمثال خاير بك، وكان سيباي على علم بخيانته، ثم يعود الغوري إلى مصر، ويتولى سيباي قيادة جيش المماليك ومواجهة العثمانيين مع أعوانه نواب الشام، لكن الغوري كان يشك في نياته، ويظن، بغير حق، أنه يطمع في سلطنة المماليك[92].

ألحّ سيباي على الغوري كثيرًا، لكنه كان يصمّ أذنيه دائمًا عن نصائحه، وكاد سيباي ينجح في ذلك إبان وجود الغوري في حلب؛ ففي حضرة السلطان والأمراء المماليك قام سيباي فجأة، وأمسك بتلابيب خاير بك وجرّه بين يدي السلطان، وقال: «يا مولانا السلطان إذا أردت الله أن ينصرك على عدوك فاقتل هذا الخائن، وتردد الغوري وتدخل جان بردي الغزالي نائب حماة، وأقنع الغوري بأن مقتل خاير بك سيؤدي إلى تفرقة كلمة المماليك في وقت يواجهون فيه عدوًّا مشتركًا»[93]، لكن قضي الأمر، وأصبحت الحرب لا محالة.

التقى الجيشان العثماني والمملوكي في مرج دابق في آب/ أغسطس 1516 قرب حلب، وهزم المماليك في المعركة، وتوفي السلطان الغوري في أثنائها، وكان القتال في مرج دابق يسير في البداية لمصلحة المماليك الذين أبدوا شجاعة كبيرة، ثم تحول الموقف لمصلحة العثمانيين بفضل المدفعية العثمانية التي أثبتت فاعلية في حرب العثمانيين مع الصفويين، وأدت خيانة خاير بك دورًا مهمًّا في هزيمة المماليك؛ إذ كان يعمل علنًا لمصلحة العثمانيين، ثم انتقل مع أتباعه من صفوف المماليك إلى صفوف العثمانيين في أثناء المعركة. واتُّهم جان بردي الغزالي بعد ذلك بأنه كان متواطئًا مع العثمانيين في مرج دابق.

كافأ العثمانيون خاير بك والغزالي بعد استيلائهم على الشام ومصر، فأعطوا الأول حكم ولاية مصر،

والثاني حكم ولاية الشام[94].

إلى جانب الخيانة في صفوف المماليك، كان التنافر الشديد بين طوائفهم المتحاسدة؛ ما عطّل الكثير من فاعليتهم؛ إذ قرَّب السلطان الغوري إليه مماليكه الجلبان، في الوقت الذي اعتقد فيه القرانصة – مماليك السلاطين السابقين – أنه يريد إضعافهم حتى تصبح السيطرة في النهاية لهؤلاء.

لا يخفى في المقابل أن الجيش العثماني كان يتمتع بالكثير من التنظيم؛ فالفساد لم يكن قد دبّ بعد على نحو بعيد في صفوف الإنكشارية، لذا كانوا عنصرًا مهمًّا وفاعلًا في القتال، وأحسنوا استخدام الأسلحة النارية. وكانت الدولة العثمانية آنذاك في أوج قوتها، تخرج من نصر إلى نصر، وكان انتصارها في جالديران القريبة نسبيًّا من مرج دابق مشجعًا إيّاها ومثبّطًا في جانب المماليك.

بذلك طويت صفحة سلطنة المماليك من بلاد الشام، ليتولّى حكم هذه البلاد جان بردي الغزالي نائبًا عن السلطان سليم الذي قُدّر أن يكون له لقاء آخر مع المماليك، لكن هذه المرة في مصر.

ثالثًا: سيطرة العثمانيين على مصر

كان لسهولة انتصار العثمانيين على المماليك عند أول لقاء، أثرها في جعل العثمانيين يسارعون إلى التوغل جنوبًا، متعقّبين فلول المماليك، فسقطت المدن السورية تباعًا، واستولى السلطان سليم على حلب وحماة وحمص، حتى وصل إلى دمشق في أيلول/ سبتمبر 1516، وخُطب باسمه في الصلاة ونودي به خادمًا للحرمين. ووفد إليه كثير من أمراء سورية ولبنان، مقدّمًا فروض الطاعة والولاء، فأعطاهم الأمان، وثبّتهم في أملاكهم، وأمر بإقامة العدل، وعندئذ فكر في الاكتفاء بما وصل إليه، ورغب في عقد الصلح مع طومان باي الذي خلف الغوري في حكم دولة المماليك.

يذكر ابن زنبل المعاصر للفتح العثماني أن السلطان سليمًا كتب إلى السلطان طومان باي كتابًا جاء فيه «إني أريد أن تكون السكة والخطبة باسمي، وأنت نائب عني، وأبقيك على ما أنت عليه». واستحسن طومان باي ما جاء في المرسوم العثماني؛ لأنه يحقن دماء المسلمين، لكن شاء القدر أن يرى الأمير علان، فيما كان صاعدًا للديوان، رسل السلطان سليم يقفون تحت الديوان، وعلم ما يريدون، فاستلّ سيفه وضرب أعناقهم، وكانوا ثلاثة، وصعد إلى السلطان طومان باي غاضبًا، وانتهى الأمر بالاتفاق على الحرب[95].

بذل طومان باي كل ما في وسعه في سبيل تنظيم قواته للدفاع عن مصر، واشترى البنادق والمدافع الحديثة من أهل البندقية، وحاول أن يقيم خط دفاع مصر عند الصالحية كي يعطل تقدم الجيش العثماني الزاحف.

الجدير بالذكر أن طومان باي لم يشارك في معركة مرج دابق، بل لم يخرج من مصر؛ إذ بقي ينوب عن الغوري إبان غيبته في الشام، وكان معروفًا بالشجاعة والذكاء والعدل.

كان الخلاف شديدًا في صفوف المماليك عقب معركة مرج دابق حول من يخلف الغوري؛ فوقع اختيار

القرانصة على طومان باي، لكن رفض الجلبان هذا الاختيار، وتمسكوا بابن الغوري الذي كان زاهدًا في السلطنة، وكان خلاف بين القرانصة والجلبان، وخزانة الدولة خاوية، حيث أخذ الغوري معه أمواله وكنوزه، لكن طومان باي اضطر إلى قبول السلطنة تحت إصرار المماليك. وفي الوقت نفسه كان يعلم أن مقاومة العثمانيين لن تجدي، ويعرف المصير الذي ينتظره هو ودولته، لكنه على الرغم من ذلك يعرف أنه قدّر له أن يحمل لواء المقاومة المملوكية حتى النهاية، رافضًا العروض التي قدّمها إليه سليم.

بذل طومان باي إبان سلطنته التي لم تدم أكثر من ثلاثة شهور كل ما في وسعه لتنظيم قواته، غير أن العثمانيين بعد استيلائهم على غزة تجنبوا خط دفاع الصالحية، وانحرفوا جنوبًا، واخترقوا صحراء سيناء، ودخلوا الدلتا حتى بلبيس، ثم فوجئ بهم طومان باي عند الريدانية (بين المطرية والبحر الأحمر) في كانون الثاني/ يناير 1517 [96]، والتحم الجيشان، وأحرز فرسان المماليك نصرًا أوليًّا. لكن هجمات الإنكشارية العنيفة وفتك المدفعية العثمانية قضت على مقاومة المماليك، وفقد السلطان سليم وزيره سنان باشا في المعركة، ثم دخل العثمانيون القاهرة.

تعدّ موقعة الريدانية مكملةً لمعركة مرج دابق، وهي التي قررت مصير دولة المماليك، واتضح أنه لم يكن في المستطاع وقوف المماليك أمام العثمانيين بقواتهم التي تعوزها الوحدة والتماسك، والتي ينقصها السلاح الحديث على عكس العثمانيين.

لم ييأس طومان باي، وبذل جهده للدفاع عن بلاده في أحرج أوقات الهزيمة والفوضى، وحاول استرداد القاهرة، ووقع قتال عنيف في شوارع العاصمة، وظفر طومان باي ببعض انتصارات محلية موقتة قائمة على المباغتة والشجاعة الشخصية، لكن من دون جدوى؛ إذ تمكّن العثمانيون في النهاية من السيطرة على الموقف، وتغلبوا على مقاومة المماليك. وعندئذٍ، حاول السلطان سليم وقف القتال، وعرض على طومان باي حكم الصعيد تحت السيادة العثمانية، لكنه رفض الصلح، وكان لا يزال يأمل في إنقاذ بلاده في آخر لحظة، فصمم على القتال مهما كانت النتائج. واستمر الاصطدام زمنًا. وحاول طومان باي منع العثمانيين من عبور النيل إلى الجيزة، وأخيرًا تمكّنت القوات العثمانية من العبور، واستمر القتال عنيفًا، وانتهى بهزيمة المماليك.

اضطر طومان باي إلى الهروب، وانطلق إلى الدلتا، ولجأ إلى أحد زعماء العربان في البحيرة، لكن هذا الأخير خانه وسلّمه إلى العثمانيين عندما أيقن بزوال سلطان المماليك.

حادث السلطان سليم طومان باي مطوّلًا في شؤون مصر وإدارتها، وفكر في أن يحمله معه إلى بلاده، لكن خاير بك وجان بردي الغزالي دفعاه إلى قتله، فشُنق على باب زويلة في 21 ربيع الأول 923هـ/ 13 نيسان (أبريل) 1517م[97].

وهكذا، انتهت دولة المماليك، تلك الدولة التي دفعت عن الشرق الإسلامي أخطارًا محققة كادت تودي به.

بقي سليم في مصر بعض الوقت ليدرس أحوالها بنفسه، فأحسن استقبال سفراء البندقية، وعقد معهم معاهدة تمنحهم الامتيازات نفسها التي تمتعوا بها في عهد سلاطين المماليك، وكانت امتيازات تجارية. وهذه

المعاهدة هي النموذج الذي وضعت على أساسه معاهدات الدولة العثمانية مع الدول الأخرى حول الامتيازات الأجنبية في مصر.

ومن أعمال السلطان سليم أيضًا، في أثناء وجوده في القاهرة، عفوه عن البقية الباقية من المماليك، فأصدر أمره بعدم التعرض لهم ولممتلكاتهم، وباستمرار صرف مرتباتهم كما جرت العادة؛ ليحتفظ بهم بوصفهم عنصرًا مهمًا في إدارة البلاد.

رابعًا: دخول الحجاز تحت السيادة العثمانية

يرتبط التوجه العثماني إلى الحجاز في تقديرنا بعاملين على الأقل: أولهما وضع الحجاز ومكانته الدينية لوجود الحرمين الشريفين فيه، ولا شك في أن أي قوة إسلامية يهمها السيطرة على الحجاز لتدعيم سلطتها الدينية، واتضح ذلك من إطلاق السلطان سليم الأول على نفسه لقب خادم الحرمين الشريفين، وإن لم يكن أول من تلقب بهذا اللقب؛ إذ سبقه سلاطين المماليك.

أما ثانيهما فيرتبط بتطور حركة الاكتشافات الجغرافية بفضل البرتغال، الدولة البحرية الصغيرة التي تخلصت من حكم المسلمين في القرن الرابع عشر الميلادي؛ وأدركت هذه الدولة أن توسعها لا بد من أن يكون بحريًّا، إلى جانب رغبة البرتغاليين في تعقب المسلمين في شمال أفريقيا بعد طردهم من الأندلس؛ فامتد نفوذهم في أواخر القرن الخامس عشر على طول الساحل الأفريقي[98].

نجح فاسكو دي غاما في اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في عام 1498، وبدأت رحلات عسكرية برتغالية أدت إلى إنشاء مراكز تجارية مسلحة في الهند، وكان من أشهر هذه الحملات حملات كبرال والميدا والبوكيرك.

أدت سياسة البرتغال الاحتكارية إلى الاستيلاء على عدن، لتتمكن من السيطرة على مدخل البحر الأحمر وتضع يدها على جزيرة هرمز، لتسيطر على الخليج العربي، إلى جانب احتلال جوا وديو وغيرهما من الجيوب البرتغالية لضمان التحكم في ساحل الهند نفسه.

أثمرت الجهود البرتغالية باستيلاء البوكيرك في عام 1506 على سقطرى التي تتحكم، إلى حد ما، في باب المندب عند مدخل البحر الأحمر، فحصّنها، واتخذ منها مركزًا بحريًّا، لكنّ البرتغاليين فشلوا في السيطرة على عدن، ومن ثم لم يتمكنوا من الاستيلاء على مدخل البحر الأحمر. وأعمل البوكيرك الحرق في المدن المطلة على الساحل الشرقي الجنوبي لشبه جزيرة العرب حتى مسقط، على الرغم من أنه لقي مقاومة عنيفة، فأحرق المدينة بمينائها وجامعها، وقطع أنوفَ الأسرى وآذانهم، رجالًا ونساءً، واستمر على هذا النحو حتى وصل إلى جزيرة هرمز نفسها[99].

انتهى الأمر بتحالف البرتغال وإيران ضد الدولة العثمانية، وانهارت القوى الإسلامية المقاومة في الهند والخليج العربي، وبقيت الآمال معقودة على مقاومة سلطنة المماليك.

لما كانت البرتغال دولة بحرية وسلطنة المماليك دولة بحرية أيضًا، كان على السلطان المملوكي أن يبذل قصارى جهده في بناء أسطول حربي يستطيع الصمود به أمام البرتغاليين في المحيط الهندي.

نجح الغوري في بناء هذا الأسطول في عام 1508 في ترسانة السويس، وأبحر إلى المحيط الهندي من أجل كسر حصار البرتغاليين البحري بالتعاون مع القوى المحلية في الهند التي كانت تقاوم النفوذ البرتغالي تحت زعامة ملك قاليقوط، وحقق الأسطول المملوكي انتصارات مبدئية، لكنه هُزم هزيمة ساحقة في معركة ديو البحرية في عام 1509 [100].

لم ييأس الغوري، وأعاد الاتصال بالبندقية التي كانت قد قدمت إليه الأخشاب لبناء الأسطول الذي حُطّم والتي كانت تعاني الاحتكار التجاري البرتغالي. لكن البندقية استسلمت للأوضاع الجديدة، وأخذت تفكر في مشروع تجاري جديد يدور حول استخدام الطريق البرية من إيران إلى تركيا. وأرسلت البندقية بعثة دبلوماسية لمفاوضة شاه إيران حول هذا المشروع. لكن الدولة العثمانية علمت بأنبائها، فقضت على رسل البندقية وهم في طريقهم إلى إيران، كما فشلت محاولات الغوري في الاتصال بالشاه إسماعيل الصفوي؛ لأن البرتغاليين كانوا قد سبقوه إلى ذلك[101].

لم يجد الغوري أمامه سوى الدولة العثمانية التي قدمت إلى دولة المماليك في عهد بايزيد الثاني الأخشاب اللازمة لبناء ثلاثين مركبًا حربيًّا، كما أمدّتها بثلاثمئة مدفع، لكن فرسان القديس يوحنا الذين كانت لهم السيطرة في جزيرة رودس استولوا على المراكب وهي في طريقها إلى مصر[102].

حاولت البرتغال التحالف مع الحبشة، وترددت حينئذ شائعات عن مشروعات كثيرة حبشية - برتغالية كان بعضها خياليًّا؛ مثل مشروع لتغيير مجرى النيل انطلاقًا من الحبشة لمنع وصوله إلى مصر، ونزول البرتغاليين في ينبع، ميناء المدينة المنورة، ومهاجمتها، ونبش قبر الرسول[103].

رد الغوري على هذا بأن هدد بتدمير أماكن المسيحيين المقدسة في فلسطين، كما قام رئيس دير سانت كاترين، بإيعاز من الغوري، برحلة إلى أوروبا، فاتصل بالبابا، وحاول تحريضه لمنع البرتغاليين من الإمعان في سياسة الاستفزاز الديني للمسلمين، على أساس أنه سيعود بالضرر على المسيحيين الشرقيين أنفسهم. وحاول البرتغاليون الاستيلاء على جدّة، لكن حملة لوبو سوارس فشلت بسبب ريح عاصفة.

كان لسقوط مصر في يد سليم الأول العثماني وانتقال تركة الدولة المملوكية المثقلة بالمسؤوليات، خصوصًا الخطر البرتغالي الذي يهدد البحر الأحمر، أثره في سقوط الحجاز تلقائيًّا؛ إذ كان الحجاز يتبع مصر حينئذٍ تبعية تلقائية. وبناء عليه، فإن سقوط دولة المماليك في مصر في يد العثمانيين كان معناه سقوط الحجاز أيضًا.

الجدير بالذكر أن السلطان سليمًا كان حريصًا على بسط نفوذه على العالم الإسلامي السنّي كله، ومن المعروف أن للحجاز أهمية خاصة؛ إذ يعدّ مركز العالم الإسلامي لمكانته الدينية. والمعلوم أن حكم الحجاز يتولاه الأشراف المنتسبون إلى الرسول، ويختار هؤلاء من بينهم من يتولى الشرافة، وتمتد سلطة هذا الشريف إلى الأراضي الحجازية كلها[104]، وكان على الشريف تأمين قوافل الحج، وكان شريف مكة يعتمد على

عصبيته الخاصة.

عندما دخل السلطان سليم مصر وجد كثيرًا من رجال الدين والقضاء والعلم من الحجازيين في القاهرة، حيث كان السلطان الغوري قد اعتقلهم بعد الاضطرابات التي حدثت في الحجاز ضد الحكم المملوكي؛ لأن العلاقة بين أشراف مكة والسلطان الغوري قد ساءت في أواخر أيام دولة المماليك؛ إذ غضب هؤلاء الأشراف من فشل المماليك في إيقاف التحول التجاري الذي نتج من النفوذ البرتغالي في مياه المحيط الهندي، ما يعني حرمان جدّة من مصدر مالي مهم. فأفرج السلطان سليم عنهم، وأشاروا عليه بأن يكتب إلى شريف مكة الشريف بركات يدعوه إلى قبول السيادة العثمانية والدعاء له. وتعهدوا له بأن يكتبوا للشريف بركات في هذا المعنى؛ فقبل الأخير العرض العثماني، وأرسل ابنه، جمال الدين محمد أبا نمي، إلى مصر حاملًا إلى السلطان سليم تهاني والده ومفاتيح الحرمين الشريفين، وكان هذا إقرارًا بالسيادة. فأكرم السلطان سليم وفادته، وأعطاه تفويضًا بحكم والده، واحتفلت مكة بعودة أبي نمي، وقُرئ التفويض على الناس، وخطب باسم سليم، وبذلك دخلت الحجاز السيادة العثمانية سلمًا[105].

كسب الحجاز كثيرًا من وراء ذلك الارتباط السريع بالدولة العثمانية؛ إذ كانت حملات البرتغاليين على البحر الأحمر متتالية وموجهة في عام 1517 إلى جدّة تحديدًا، وردّ العثمانيون على ذلك بإرسال قوات إليها تحميها من تكرار هذا العدوان.

وفرضت الدولة العثمانية تقليدًا يقضي بمنع دخول المراكب المسيحية في البحر الأحمر بحجة أنه يطل على الأماكن المقدسة للمسلمين في الحجاز، وظلت الدولة العثمانية متمسكة بهذا التقليد حتى أواخر القرن الثامن عشر[106].

إلى جانب ذلك، ورغبة في الحفاظ على البحر الأحمر وموانئه الإسلامية، أرسل العثمانيون حملاتهم إلى اليمن، وساعدوا إمارة عدل الإسلامية في شرق أفريقيا ضد هذا التحالف البرتغالي الحبشي، وذلك كله من أجل إبعاد الخطر الصليبي عن الأراضي المقدسة الإسلامية. ولعل هذا كان أحد أهم أسباب ضم اليمن إلى الدولة العثمانية.

خامسًا: التوسع العثماني في اليمن

يمثل اليمن مفتاح العالم العربي والإسلامي من جهة الجنوب، وقد تعرض مباشرة للخطر الصليبي البرتغالي، وتضرر تضررًا كبيرًا من الحصار البرتغالي البحري.

كان دخول اليمن في بادئ الأمر تحت السيادة العثمانية سلميًّا كالحجاز؛ إذ أرسل السلطان سليم حكمًا سلطانيًّا إلى إسكندر الجركسي بأن يكون واليًا على اليمن، فأطاع، وتزيّا بزي الأروام (الأتراك)، وصارت الخطبة باسم السلطان سليم، وسمي إسكندر بالمخضرم؛ لأنه تولى الحكم في عهدين متلاحقين: عهد المماليك الجراكسة وعهد العثمانيين[107].

في أوائل عام 1520، بدأ العثمانيون في تنفيذ جزء من خطتهم العامة في البحر الأحمر بمد نفوذهم المباشر

إلى اليمن، فأصدر خاير بك، والي مصر وقتها، أمره إلى حسين الرومي والي جدّة بأن يضم إليه ولاية السواحل اليمنية. لكن إسكندر رفض السماح له بدخول اليمن؛ فاضطر حسين الرومي إلى العودة إلى جدّة.

في ذلك الوقت، غادر سليمان الريس مصر إلى جدّة، وحرّض الرومي على استئناف حملته إلى اليمن. ورفض المماليك ثانية تسليم الحكم إلى حسين الرومي، واستعدّوا لمقاومة سليمان الريس الذي كان قد نزل إلى الساحل، وبدأ في الزحف إلى زبيد، وتمكّن الرومي من دخولها في عام 1523، لكنْ وقع خلاف بينه وبين سليمان الريس الذي هرب إلى مصر، وحرّض واليها والصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي كان موجودًا في مصر لتنظيم شؤونها، على إرسال حملة تحت قيادته لاستعادة النفوذ العثماني في اليمن.

وصلت هذه الحملة البحرية إلى جدّة في تموز/ يوليو 1526، ثم واصلت سيرها إلى السواحل اليمنية، واستطاع سليمان دخول اليمن في عام 1527؛ لكنه قُتل في العام التالي، وبذلك، فشلت الحملة البحرية الأولى التي أرسلها العثمانيون إلى جنوب البحر الأحمر.

أراد العثمانيون السيطرة على اليمن ليحققوا أهدافهم الدفاعية والتوسعية، والحلول محل المماليك الذين كان حكمهم قد استقر هناك منذ عام 1514، فأرسلوا بعثة عثمانية حملت أوامر السلطان العثماني بعد الاستيلاء على مصر لقادة المماليك في اليمن، كي يُعلنوا خضوعهم وتبعيتهم للسيادة العثمانية، غير أن بعض قادة المماليك لم يذعن إلى هذه الأوامر، وتمسك باستقلاله، وخرج على من أعلن الطاعة منهم وقضى عليه؛ لذلك رأت الدولة العثمانية أن ترسل ولاة عثمانيين من طرفها ليتولوا الحكم في اليمن، وليضمنوا تبعيته وولاءه للدولة. لكنها لم ترسل معهم في بداية الأمر قوة حربية تدعمهم؛ ما شجع المماليك على تهديدهم، حتى أجبروهم على الفرار ناجين بأنفسهم. ثم حاولت الدولة العثمانية أن تنصّبَ بعض القادة المماليك ليكونوا ولاة لليمن من طرفها، على أن يضمنوا تبعية البلاد لسيادتها، لكن هؤلاء القادة كانوا يستبدون بالأمر ويعلنون استقلالهم. وأدى ذلك إلى أن رأت الدولة العثمانية، أخيرًا، أن لا ضمان لسيادتها على اليمن إلا بالوجود العسكري الفعلي، وكانت هذه هي المرحلة الثانية من مراحل العلاقات العثمانية - اليمنية التي استمرت طوال الفترة 1538-1635؛ أي قرابة قرن كامل[108].

بدأت تلك المرحلة في عهد السلطان العثماني سليمان القانوني (1520-1566) الذي أمر بتجهيز قوة ضخمة أبحرت من ميناء السويس في 27 حزيران/ يونيو 1538، وكان هدفها القضاء على البرتغاليين الذين كانوا يعيثون فسادًا في موانئ البحر الأحمر، وفي الوقت نفسه السيطرة على اليمن[109].

وصل الأسطول العثماني إلى عدن في عام 945هـ/ 1538م، بقيادة سليمان باشا الأرناؤوطي (943-945هـ/ 1536-1538م) الذي كان من أبرز القادة العثمانيين في ذلك الوقت، والذي استدعى أمير عدن اليمني عامر بن داود الطاهري لزيارة سفينة القيادة وكان هذا الأخير قد كتب إلى السلطان العثماني طالبًا منه المساعدة، ليتغلب على الإمام الزيدي شرف الدين الذي كان يسيطر على المنطقة الوسطى في اليمن ويطمع في ضم عدن إلى منطقة نفوذه وأبدى القائد العثماني له استعداده لمساعدته، بناءً على موافقة السلطان العثماني، ما شجع عامرًا على تلبية الدعوة والصعود إلى سفينة القيادة، غير أن القائد العثماني غدر به قبل أن يستقر به المقام على ظهر السفينة، وأمر بقتله، ونصب جثته على السارية. ومن ثم أنزل قواته واستولى على عدن من

دون قتال، في اليوم الثالث من آب/ أغسطس 1538. وأمر بقتل من بقي من آل طاهر ومصادرة ممتلكاتهم بحجة أنهم حاولوا تسليم عدن للبرتغاليين، لكن بعض المؤرخين نفى هذه التهمة عن الطاهريين[110].

أناب سليمان باشا على إدارة عدن أحد ضباطه ويدعى بهرام، بينما أقلع أسطوله في اتجاه الهند لمواصلة الحرب ضد البرتغاليين، لكن مهمته انتهت بالفشل، وانسحب الأسطول العثماني عائدًا إلى عدن.

إذا كان العثمانيون قد نجحوا في السيطرة، بعض الوقت، على الثغور البحرية الواقعة على طول الساحل الجنوبي للجزيرة العربية، بما فيها ثغور حضرموت، فإن سلطانهم لم يستقر هناك، لأن سكان المناطق الداخلية لم يعترفوا بالولاء لهم؛ ما أدى إلى زوال نفوذهم عن تلك المناطق[111].

رأى سليمان باشا بعد عودته بأسطوله إلى عدن أن يعود إلى مصر، مارًّا بسواحل اليمن بعد أن يضمن تبعيتها للدولة العثمانية. لهذا، عندما وصل إلى ميناء المخا اليمني، طلب من حاكم اليمن المملوكي، الناخوذة أحمد، تبعيته للدولة العثمانية، وبعد تردد أعلنها، وفي الوقت ذاته، أنزل العثمانيون قواتهم في زبيد، وغدروا بأحمد علان، وأعدموه وجمعًا من رفاقه، وقضوا نهائيًّا على الحكم المملوكي في اليمن. وهكذا خضع اليمن خضوعًا فعليًّا للسيادة العثمانية في أواخر عام 1538 [112].

تابع العثمانيون جهودهم للتحكم في اليمن كله، فاستولوا على صنعاء التي تعرضت لأشد ألوان المهانة، لكن على الرغم من هذا، فإن مقاومة الإمامة بقيت قوية، ليقتنع القادة العثمانيون بأن الأفضل هو صلح يبقي لكل طرف ما تحت يده، وتم ذلك في عام 1551. لكن العثمانيون فشلوا في تحويل هذه الهدنة إلى صلح دائم (1560)، وتجدد القتال، في وقت كانت السلطنة العثمانية تواجه حروبًا فارسية مرهقة على الجبهة العراقية وأزمات في الشام والأناضول وشمال أفريقيا وحوض البحر الأبيض المتوسط.

أخذت كفة الإمامة الزيدية ترجح، وأخذ العثمانيون يفقدون منذ أوائل القرن السابع عشر الأراضي عندما زحف الإمام الزيدي المؤيد بالله محمد بن القاسم، حتى انتهى الأمر بخروجهم من اليمن في عام 1635، ولم يعودوا إليه إلا في أعقاب انسحاب القوات المصرية من تهامة في أربعينيات القرن التاسع عشر.

يرجع خروج العثمانيين من اليمن إلى أن الجيوش العثمانية كانت تحارب في جبهات متعددة، وفي الوقت نفسه، بدأت تضعف بموت السلطان مراد الرابع، آخر السلاطين العثمانيين عام 1640 الذي استطاع أن يقضي على فخر الدين المعني أمير لبنان في عام 1635، ويستردَّ العراق من الفرس في عام 1638. وركزت الدولة العثمانية جهودها في إعادة تنظيم إدارتها ومواجهة نفقات حروبها في الجبهات البولندية والبلقانية، وحقق خلالها العثمانيون انتصارات محدودة، أعقبتها سلسلة من الهزائم في البلقان وقلب أوروبا الشرقية، وفي الحصيلة، لم يكن لدى العثمانيين الفرصة أو الإمكان لإعطاء جبهة اليمن ما يلزمها من نفقات وقوات.

لعل ما أصاب البرتغال من تدهور في أعقاب دخولها تحت الحكم الإسباني بعد معركة وادي المخازن في عام 1588، ثم على يد الأسطول الإنكليزي، وتفوق البحرية الحربية والتجارية الهولندية والإنكليزية ذات الأهداف التجارية في المياه الإسلامية الجنوبية على البرتغاليين ذوي الأهداف الصليبية، جعل العثمانيين أقل تحمسًا نحو إعادة السيطرة على اليمن.

نخلص مما سبق إلى أن الدولة العثمانية نجحت في بسط سيطرتها التامة على البحر الأحمر من شماله إلى جنوبه، وإن كان الساحل اليمني قد بقي بمنأى عن السيطرة العثمانية خلال العصر العثماني المديد، وكان لإحكام سيطرة الدولة العثمانية على البحر الأحمر أثره في دورها في مواجهة البرتغاليين والدفاع عن البحر الأحمر، وهو موضوع الفصل التالي.

---

(74) الإنكشارية: هم «المستحفظان»، أشاد الرحالة بهم وبتنظيمهم وتسليحهم الجيد. وهم أهم فرقة في الجيش العثماني، حيث كانوا عماد قوته، لكنهم ما لبثوا أن انخرطوا في التزام الأراضي الزراعية والتجارة، على نحوٍ أدى إلى تحولهم شيئًا فشيئًا عن الغرض الذي أنشئت فرقتهم من أجله. يُنظر:

Balthasar de Monconys, *Le Voyage en Egypte: 1696-1647* (Caire: IFAO, 1973), p. 152;

عبد الكريم رافق، **بلاد الشام ومصر من الفتح العثماني إلى حملة نابليون بونابرت ١٥١٦-١٧٩٨**، ط 2 (دمشق: [د. ن.]، 1968)، ص 145.

(75) الدوشرمة أو ضريبة الدم هي ضريبة فرضتها الدولة العثمانية على الأقاليم الأوروبية التابعة لها، وتتمثل في تقديم هذه الأقاليم عددًا من الأطفال يُلحقون بالخدمة في الجيش العثماني، وتحديدًا في فرقة الإنكشارية، لكن بمرور الوقت أصبح المسيحيون يفتدون أبناءهم من التجنيد بدفع المال، واستُبدل الشباب المسلمون واليهود والغجر بالمسيحيين. لمزيد من المعلومات، يُنظر: هاملتون جب وهارولد بوون، **المجتمع الإسلامي والغرب**، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، مراجعة أحمد عزت عبد الكريم، ج 1 (القاهرة: دار المعارف، 1971)، ص 254.

(76) محمود حسن صالح منسي، **تاريخ الشرق العربي الحديث** (القاهرة: دار الوزان للطباعة والنشر، 1990)، ص 32.

(77) المرجع نفسه، ص 33-33.

(78) أصبحت الأقاليم الأوروبية تقض مضاجع الدولة العثمانية، خصوصًا في القرن الثامن عشر إلى أن أخليت منطقة البلقان بمقتضى قرارات مؤتمر برلين في عام 1878.

(79) محمد أنيس، **الدولة العثمانية والشرق العربي** (١٥١٤-١٩١٤) (القاهرة: الأنجلو المصرية، 1993)، ص 104؛ محمّد أنيس ورجب حراز، **الشرق العربي في التاريخ الحديث والمعاصر** (القاهرة: دار النهضة العربية، 1967)، ص 4.

(80) محمد أنيس [وآخرون]، **المجتمع العربي (الثورات التحررية في المجتمع العربي)** (القاهرة: دار النهضة العربية، 1964)، ص 134، 135؛

P. M. Holt, *Egypt and the Fertile Crescent, 1516-1922: A Political History* (London: Longmans, 1966), p. 35.

(81) عمر عبد العزيز عمر، **تاريخ المشرق العربي** (١٥١٦-١٩٢٢) (الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية، 1996)، ص 69؛ عبد العزيز سليمان نوار ومحمود محمد جمال الدين، **التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة حتى نهاية**

الحرب العالمية الأولى (القاهرة: دار الفكر العربي، 1999)، ص 38.

(82) عمر، ص 68.

(83) المرجع نفسه، ص 69.

(84) المرجع نفسه.

(85) نوار وجمال الدين، ص 38.

(86) أنيس وحراز، **الشرق العربي**، ص 10-11؛ رافق، ص 97.

(87) رافق، ص 97-98.

(88) أنيس، **الدولة العثمانية**، ص 110؛ نوار وجمال الدين، ص 49؛ Holt, p. 25.

(89) أنيس، **الدولة العثمانية**، ص 110-111.

(90) المرجع نفسه، ص 112 وما بعدها.

(91) المرجع نفسه، ص 112-113.

(92) نوار وجمال الدين، ص 49-50؛ Holt, p. 26.

(93) أنيس [وآخرون]، ص 110.

(94) المرجع نفسه.

(95) ابن زنبل الرمال، **آخرة المماليك: أو واقعة السلطان الغوري مع سليم العثماني**، تحقيق عبد المنعم عامر، أشرف على هذه الطبعة وقدّم لها عبد الرحمن عبد الله الشيخ، ط 2 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998)، ص 120.

(96) لمزيد من المعلومات عن تطور المعركة ونتائجها، يُنظر: محمد بن أحمد بن إياس الحنفي، **بدائع الزهور في وقائع الدهور، الجزء الخامس من سنة 922 إلى سنة 928هـ (1516-1522م)**، حققها وكتب لها المقدمة والفهارس محمد مصطفى، ط 2 (فيسبادن: دار فرانز شتاينر، 1961)، ص 145 وما بعدها.

(97) أنيس وحراز، **الشرق العربي**، ص 15؛ Holt, p. 91.

(98) Holt, p. 26.

(99) أنيس وحراز، **الشرق العربي**، ص 23-24.

(100) أنيس، **الدولة العثمانية**، ص 125-126.

(101) المرجع نفسه، ص 125؛ أنيس وحراز، **الشرق العربي**، ص 23 وما بعدها.

(102) محمد عفيفي، **الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1991)، ص 127.

(103) المرجع نفسه، ص 128.

(104) عن دور شريف مكة، يُنظر: حسام محمد عبد المعطي، **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر**، سلسلة تاريخ المصريين 149 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)؛ أنيس، **الدولة العثمانية**، ص 125.

(105) عبد المعطي، ص 126.

(106) يُنظر تفصيلات ذلك في الفصل الثالث من هذا الكتاب.

(107) فاروق عثمان أباظة، **الحكم العثماني في اليمن**: 1872-1918 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1986)، ص 21.

(108) أباظة، ص 21؛ أنيس وحراز، **الشرق العربي**، ص 34-35.

(109) أباظة، ص 21.

(110) أباظة، ص 22؛ نوار وجمال الدين، ص 60-61؛ Holt, p. 55.

(111) أباظة، ص 22.

(112) المرجع نفسه، ص 23-24.

الفصل الثالث
دور الدولة العثمانية في الدفاع عن البحر الأحمر

كان لاحتكار المماليك التجارة الشرقية آثاره السيئة في أوروبا التي عانته ردحًا من الزمن. وبدأ بعض القوى الأوروبية في البحث عن طريق بديلة من طريق البحر الأحمر، الأمر الذي تمخّض عنه ما يُعرف بالاكتشافات الجغرافية التي بدأتها البرتغال، وانتهت بوصول فاسكو دي غاما إلى الهند بالدوران حول أفريقيا، أو ما عُرف بطريق رأس الرجاء الصالح.

فتح هذا النجاح شهيّة البرتغاليين على آفاق أبعد من خلال محاولاتهم مخر عباب البحر الأحمر ذاته والاستيلاء عليه وتهديد المقدّسات الإسلامية في الحجاز، الأمر الذي أثار حفيظة سلطنة المماليك التي كانت تعاني آلام الموت البطيء، نتيجة عوامل عدة ليس هنا مجالها.

حاول المماليك مواجهة البرتغاليين، وتحالفوا مع القوة الإسلامية الفتية، الدولة العثمانية التي كانت قد بدأت في التحول بفتوحاتها من الغرب إلى الشرق، وانتهى الأمر بالصدام بين العثمانيين والمماليك، ودارت الدائرة على الأخيرين وورثهم العثمانيون، وورثوا دورهم في مواجهة البرتغاليين أيضًا.

نجح العثمانيون في تطهير البحر الأحمر، بل أغلقوه في وجه الملاحة الأوروبية تمامًا، واهتموا بترميم القلاع على شواطئه وتشييدها، وبناء السفن الحربية للذود عنها.

بقي الوضع كذلك على الرغم من محاولات فتح البحر الأحمر من القوى الأوروبية التي ورثت دور البرتغال في البحار الشرقية، لكن من دون جدوى؛ إذ ظل البحر الأحمر مغلقًا في وجه السفن الأوروبية طوال القرنين السادس عشر والسابع عشر.

لكن حدثت خلال القرن الثامن عشر تغيرات عدة، من أهمها ضعف الدولة العثمانية النسبي من ناحية، وتغلغل النفوذ الأوروبي في المنطقة من ناحية أخرى، على نحوٍ أدى في النهاية إلى فتح البحر الأحمر أمام الملاحة الأوروبية، وشق قناة السويس التي وصلت بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط، وهو المشروع الذي فكر فيه العثمانيون أكثر من مرة، لكن لم يتحقق إلا في القرن التاسع عشر.

أولًا: المواجهة بين العثمانيين والبرتغاليين

أعقب وصول البرتغاليين إلى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح تغير كبير في منطقة البحر الأحمر. ولم يكتف البرتغاليون بالوصول المباشر إلى منابع التجارة الشرقية في الهند وشرق أفريقيا، بل بدأوا يهددون القوى المتاخمة للبحر الأحمر والمحيط الهندي، ووصل بهم الأمر إلى تهديد جدّة في عام 911هـ/ 1505م. وتمكن بعض جواسيسهم من التسلل إلى مكة نفسها على هيئة حجاج في زي عربي، وكُشف أمرهم، وكان ملكهم قد أقسم أن يستولي على مكة، وينبش قبر الرسول في المدينة المنورة[113].

لا شك في أن تفوق البرتغاليين الحربي كان عاملًا أساسيًّا في تطور موقفهم السريع في تلك الفترة، حيث كانوا يمتلكون سفنًا حربية مزوّدة بالمدافع[114].

حاول السلطان المملوكي الغوري التصدي للبرتغاليين بالوسائل كلها، ولما لم يتمكن من مواجهتهم، تحالف مع العثمانيين، وما لبث الموقف أن تطور بانهيار سلطنة المماليك واستيلاء الدولة العثمانية على أملاكها في الشام ومصر والحجاز. ثم بعد ذلك سيطر العثمانيون على اليمن، وأصبحت مسؤولية حماية البحر الأحمر

وسواحله تقع على عاتقهم. كما كان عليهم مراقبة الأطماع البرتغالية في هذا البحر ومداخله. لذلك فإن مرحلة جديدة من التنافس حوله وممارسة النشاط التجاري فيه بدأت منذ ذلك الوقت.

بذل العثمانيون جهدًا كبيرًا للحفاظ عليه بحرًا إسلاميًّا، وتركز النشاط التجاري فيه على القوى الإسلامية، خصوصًا في يد التجار العرب والمسلمين؛ وإن اتسمت خطواتهم الأولى بالحذر، حيث استمرت الحملات البرتغالية عليه بشدة في الفترة 1520–1523 [115].

كان على العثمانيين معالجة أهم المشكلات السياسية والاقتصادية التي واجهوها بعد أن حوّل البرتغاليون طريق التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح[116].

وجد العثمانيون أنفسهم، بعد دخولهم مصر في عام 1517، مضطرين إلى استكمال الخطة التي وضعها سلاطين المماليك لتأمين البحر الأحمر في مواجهة البرتغاليين الذين كانوا قد هددوا الأماكن المقدسة[117]. ولفت الوالي العثماني في مصر، سليمان باشا الخادم، دولته إلى أهمية منطقة الخليج الاستراتيجية، خصوصًا ميناء البصرة في جنوب العراق، باعتبارها تمثل الخطوط الأمامية في مواجهة الغزو البرتغالي.

أدّى دخول العثمانيين العراق في عام 1534 إلى ازدياد اهتمام السلطان سليمان القانوني بالمعركة الدائرة مع البرتغاليين أيضًا، ويرجع ذلك إلى سببين: يتمثل الأول في وصول نفوذ العثمانيين إلى سواحل الخليج العربي الشمالية، فأصبحوا في مواجهة البرتغاليين مباشرة؛ إذ دخل أمراء البصرة والقطيف والبحرين في طاعة العثمانيين بعد فتح بغداد[118]. ويتمثل الثاني في وصول معلومات تؤكد مساعدة البرتغاليين الفرس وإمدادهم بالفنيين في صنع المدافع الكبيرة، وتدريبهم على كيفية استعمالها.

ازداد اهتمام السلطان سليمان بإرسال حملة بحرية كبيرة إلى الهند بعد وصول مندوب سلطان كجرات لطلب المساعدة في عام 1537، في أثناء قيام سليمان باشا الخادم بإعداد الأسطول في السويس؛ إذ حضر رسول بهادر شاه، وقابل السلطان سليمان في أدرنة، وطلب الإمداد العسكري لكجرات حتى تتمكن من الصمود أمام البرتغاليين الذين قتلوا السلطان بهادر، وذلك قبل أن يكتمل بناء الأسطول في السويس. أثار مقتل سلطان كجرات حماسة السلطان سليمان القانوني الدينية، وصمم على نصرة الإسلام والمسلمين في الهند[119].

من الجدير ذكره أن العثمانيين منذ دخولهم مصر عيّنوا سليمان رئيس برتبة قبودان السويس؛ أي قائد السويس، ويطلق عليه اسم قبطان مصر وقبطان الهند، ليكون أميرالايًا كبيرًا مسؤولًا عن البحر الأحمر والبحار كلها المتصلة به، وكانت رتبته لواءً بحريًا، وكان مستقلًّا عن قائد القوات البحرية (قبودان دوريا)؛ إذ كان تابعًا لوالي مصر بالنسبة إلى الأمور المالية، ورأسًا إلى الديوان بالنسبة إلى الأمور العسكرية[120].

عزّز السلطان سليم والوزير الأعظم، الصدر الأعظم، مقبول إبراهيم باشا ترسانة السفن المصرية إلى حد بعيد، وأمر ببناء سفن حربية جديدة في الوقت الذي أرسل حاكم عدن الأمير مرجان رسالة إلى السلطان سليم يشتكي فيها من أعمال المماليك في اليمن، ما اضطره إلى مهادنة البرتغاليين، حتى لا تتعرض عدن لعدوانهم. كما أرسل حاكم عدن نفسُه رسالة بعد ذلك إلى السلطان سليمان القانوني يبلغه فيها بالدخول في

طاعته. وكان يهدف من وراء ذلك إلى الاستعانة بهذه القوة الإسلامية المتمثلة في السلطنة العثمانية ليتمكّن من مواجهة البرتغاليين إذا هاجموا عدن من جديد.

دعت القوى المحلية في شبه الجزيرة العربية العثمانيين إلى مساندتهم ضد الخطر البرتغالي، فضلًا عن رغبتهم في إعادة فتح الطرق البحرية التجارية وتأمينها، إضافة إلى ذلك، كان أمام العثمانيين سبيل آخر يجعل الحرب مع البرتغاليين ضرورة حتمية، هو تحالفهم مع أعدائهم الشيعة الصفويين في فارس الذين كانوا على عداء مذهبي مع الدولة العثمانية، إلى جانب حرص العثمانيين على الدفاع عن الأماكن المقدسة في الحجاز ضد الخطر البرتغالي؛ لينالوا بذلك شرف حماية الحرمين الشريفين وتعزيز مكانتهم في العالم الإسلامي[121].

إضافة إلى ذلك، تحالف البرتغاليون مع الأحباش لشلّ النشاط التجاري الإسلامي عن طريق تطويق العالم العربي والإسلامي من الجنوب، ومن أجل تحقيق هذه الأهداف، استمات البرتغاليون في صراعهم للسيطرة على البحر الأحمر، خصوصًا مداخله الجنوبية، مثل عدن التي تعرضت للكثير من حملاتهم[122].

ثانيًا: أهمية اليمن في المواجهة العثمانية – البرتغالية

كان موقع اليمن من العوامل التي أبرزت أهميته في تحقيق الأهداف العثمانية ضد البرتغاليين؛ فوجوده في الجنوب الغربي من شبه الجزيرة العربية، وامتداد حدوده من جنوب نجد والحجاز في الشمال إلى خليج عدن في الجنوب، ومن حدود عمان والربع الخالي شرقًا، إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب غربًا، جعلاه منطقة دفاع مهمة عن حدود الإمبراطورية العثمانية من الجنوب. وأدى ذلك إلى اقتناع العثمانيين بأن سيطرتهم على اليمن تجعلهم يضمنون سلامة الأماكن المقدسة في الحجاز والتحكم في البحر الأحمر وبحر العرب الذي هو جزء من المحيط الهندي، وامتلاك موطئ صالح للانقضاض على البحرية البرتغالية في البحار الشرقية إضافة إلى تطويق أعدائهم الشيعة الصفويين في إيران من الجنوب، وتحقيق أحلامهم بمد سيطرتهم شرقًا إلى أقاصي العالم الإسلامي[123].

كان البرتغاليون يواصلون حملاتهم البحرية سنويًّا إلى البحر الأحمر لمهاجمة ميناء جدّة من دون جدوى، كما هاجموا ميناء الشحر اليمني، ونهبوه في عام 1523، في أثناء توجههم إلى ميناء مصوع؛ لتنسيق التعاون بينهم وبين الأحباش، كما وجهوا أسطولًا إلى عدن من جديد، وأجبروا حاكمها على عقد معاهدة نصّت على أن تدفع جزية سنوية للبرتغاليين وتفتح ميناءها لاستقبال سفنهم، ويسمح لسكان عدن بحرّية الملاحة، شرط عدم توجههم إلى ميناء جدّة، وتم ذلك في شباط/ فبراير 1530 [124].

أناب سليمان باشا على إدارة عدن أحد ضباطه هو بهرام، بينما أقلع هو بأسطوله تجاه الهند لمواصلة الحرب ضد البرتغاليين الذين كانوا قد احتلوا جزر كمران قبالة اليمن، وأخرجهم من هذه الجزر ومن البحر الأحمر، وكان قد شارك في هذه الحملة أربعة آلاف جندي مشاة بقيادة خير الدين حمزة بك. وأسس سليمان قاعدة بحرية في جزر كمران، وعيّن لحمايتها خواجة صفر رئيسًا، وبذلك أسس الحكم العثماني في القسم الأكبر من اليمن[125].

ثالثًا: الحملة العثمانية على الهند

ضيَّع سليمان باشا على العثمانيين إمكان تكوين جبهة إسلامية في البحار العربية والمحيط الهندي بعد غدره بعامر بن داود الطاهري، حيث فقد العثمانيون ثقة أهالي المنطقة، ومن ثم التحالف لمواجهة الغزو البرتغالي؛ إذ أثر ذلك في موقف مسلمي الهند من الحملة العثمانية التي اتجهت بعد الاستيلاء على عدن إلى ديو لتحقيق الجزء الثاني من خطتها، فوصلت إليها في أيلول/ سبتمبر 1538، إلا أنها فشلت في تحقيق شيء يذكر في الهند لأسباب عدة، من أهمها ضعف شخصية قائدها، والظروف التي أحاطت بها، مثل ضعف جبهة حلفائها الهنود في سلطنة كجرات أو في باقي ساحل الهند الغربي، وظهر للبعض أن الهدف الرئيس من الحملة هو فتح السواحل اليمنية وليس محاربة البرتغاليين في الهند، وربما يرجع ذلك إلى أن هذه الحملة قد عملت على إتمام الاستيلاء على تلك السواحل بعد عودتها من الهند، وكانت الحملة قد واجهت صعوبات في الوصول إلى ميناء ديو في بداية الأمر لأسباب طبيعية تتمثل في معاكسة الرياح لها، فأنزلت إلى الغرب منه نحو أربعمئة جندي وبعض المدافع الكبيرة لمعاونة حاكم ديو، ثم تقدم الأسطول العثماني إلى ديو، وبدأ في حصار القلعة البرتغالية من ناحية البحر في 5 تشرين الأول/ أكتوبر 1538، لكن الحصار لم يستمر طويلًا؛ إذ أصدر سليمان باشا أمرًا إلى الجنود العثمانيين بالعودة إلى السفن للإقلاع إلى الشواطئ العربية(126).

يرجع انسحاب سليمان باشا إلى وقوع خطاب برتغالي في يده يوضح أن هناك نجدة لقائد حصن ديو، فكان قرار الانسحاب ورفع الحصار والتوجه إلى الجنوب لمواجهة الأسطول البرتغالي الآتي من جوا قبل وصوله إلى ديو، لكنه قرر الانسحاب نهائيًّا والعودة إلى الشواطئ العربية، على الرغم من إلحاح قائد كجرات الخواجة صفر على تأجيل الانسحاب من ديو عشرة أيام، لقرب سقوط القلعة البرتغالية، فأمر سليمان برفع الحصار، وأصرّ على الانسحاب(127).

كان الخواجة صفر قد اتجه عند اقتراب الحملة العثمانية من الهند لتجهيز جيش لتطهير شبه جزيرة ديو الصغيرة من الجيوش البرتغالية المنتشرة فيها، وأحرز بعض الانتصارات، وأجبر البرتغاليين على التحصن في قلعتهم الرئيسة التي تقع بالقرب من الميناء(128).

أشاع سليمان باشا الخادم عند وصوله إلى ميناء الشحر في تشرين الثاني/ نوفمبر 1538 أنه لم يلق أي معاونة من الهنود في كجرات، وأنه لم يُمدّ بالمؤونة اللازمة تبريرًا لسرعة عودته من الهند من دون تحقيق شيء من النجاح(129).

هناك من يُرجع بعض تلك الصعوبات التي واجهها سليمان باشا إلى غدره بعامر بن داود حاكم عدن، فكان نفورهم من حملته، وظهر ذلك من امتناع الخواجة صفر عن مقابلته على سطح سفينته والاتصال به من طريق المبعوثين(130).

استغل البرتغاليون حادثة قتل عامر بن داود في عدن لإثارة الفتنة بين العثمانيين وسلطان كجرات، وساعدت أمور عدة أحدثت نفورًا من أهالي كجرات وحكومتها من العثمانيين، منها الشائعة بأن سليمان باشا يقابل المساعدة له بالإساءة والغدر، وزاد الطين بلة بإساءته معاملة رسول السلطان محمود شاه الذي

أرسله إليه، كما أن الجنود العثمانيين الذين نزلوا إلى البر لمعاونة الخواجة صفر أساءوا معاملة حلفائهم الكجراتيين، فضلًا عن سلب ممتلكاتهم ونهبها، أضف إلى ذلك ضعف الجبهة الهندية وتفككها[131].

تردد الناخوذة أحمد في بداية الأمر، ثم استقر رأيه أخيرًا على إعلان الطاعة للدولة العثمانية والاعتراف بتبعية اليمن لسيادتها.

توجه سليمان باشا الخادم بعد ذلك إلى جدّة في آذار/ مارس 1539، ومن هناك أرسل أخبار حملته إلى اسطنبول، وأمر رجال أسطوله بالتوجّه إلى ميناء السويس، وتوجّه لأداء فريضة الحج، ثم سافر برًّا إلى مصر، ثم إلى اسطنبول. وأحسن السلطان العثماني استقبال سليمان باشا، وعيّنه وزيرًا في ديوانه.

بفضل هذه الحملة، أخضع العثمانيون السواحل اليمنية، وحققوا النجاح أيضًا على السواحل من جيزان شمالًا إلى عدن والشحر جنوبًا، أما أقاليم اليمن الداخلية فظلت كما هي تحت زعامة الزيديين برئاسة الإمام شرف الدين، لكنه انتزع عدن من أيدي الطاهريين، وأخضعها للعثمانيين.

بدأ العثمانيون يتخذون سياسة دفاعية لا هجومية أمام البرتغاليين بتقوية سواحل البحر الأحمر وتطهير الموانئ العربية من الجيوش البرتغالية، وفاتهم تكوين جبهة إسلامية في المنطقة بزعامتهم، وذلك قبل توجههم إلى الهند أو بعده، لتكون هناك مواجهة مستمرة لمقاومة البرتغاليين[132].

نجح العثمانيون، على الرغم من ذلك، في إغلاق ميناء عدن أمام السفن الأجنبية عمومًا، وجعلوا البحر الأحمر بحرًا إسلاميًّا مغلقًا، بحجة أنه يطل على الأماكن المقدسة، فكان على مثل هذه السفن أن تفرغ حمولتها في موانئ اليمن الجنوبية، لتنقلها السفن الإسلامية عبر البحر الأحمر[133].

إضافة إلى ذلك، أنشأ العثمانيون ولاية تسمى الحبش، وقاعدتها سواكن (962-967هـ/ 1550-1555م)، وربطوا بين هذه الولاية وثغر جدّة الإسلامي بإدارة واحدة. وكانت مهمتها متابعة الدوريات البحرية في البحر الأحمر بين الشاطئ العربي والأفريقي لإحكام السيطرة على البحر الأحمر الذي أصبح مغلقًا في وجه البرتغاليين بقوة الأسطول العثماني[134].

من الجدير بالذكر أن العرب، ومن بينهم اليمنيون، رحبوا، في بداية الأمر، بمساعدة العثمانيين المسلمين لهم في الكفاح المرير ضد البرتغاليين في البحار الشرقية، كما قبلوا أن يتنازلوا لهم عن قيادة المعركة، بل عن السيادة في دارهم أيضًا؛ ما مهّد السبيل أمام العثمانيين للسيطرة على البلدان العربية في فترة قصيرة.

كان ذلك بمنزلة الثمن الذي تقاضاه العثمانيون لقاء الحملات البحرية التي وجّهوها من قاعدة السويس إلى البحار الشرقية التي انتهت كلها إلى الخليج العربي، وإن كان بعضها قد وصل إلى سواحل الهند.

وإذا كان العثمانيون قد تمكّنوا من وقف التوسع البرتغالي وتأمين البلدان العربية من عدوان البرتغاليين، فإنهم عجزوا في النهاية عن تحقيق غايتهم الرئيسة المتمثلة في تحطيم السيطرة البرتغالية في البحار الشرقية، وشق طرق واسعة للتجار والملاحين العرب.

يرجع إخفاق العثمانيين في ذلك إلى عجزهم عن جمع العرب المسلمين في البحار الشرقية، ليوحدوا

قواهم جميعًا لمكافحة السيطرة البرتغالية، ومن النتائج التي أسفر عنها إخفاق العثمانيين في هذا السبيل أنهم أهملوا قواعدهم في الخليج العربي، ما أتاح الفرصة للعرب هناك ليحتفظوا باستقلالهم[135].

نجحت الدولة العثمانية في إغلاق البحر الأحمر أمام الملاحة الأوروبية تمامًا حتى القرن الثامن عشر، وباءت محاولات الأوروبيين بالفشل ردحًا من الزمن.

رابعًا: محاولات الدول الأوروبية فتح البحر الأحمر والوصول إلى السويس

حرّمت الدولة العثمانية على غير السفن العثمانية الإبحار إلى شمال جدّة في البحر الأحمر، كما حرَّمت تصدير القمح والأرز والبن إلى أوروبا، وكان وضع مصر، باعتبارها ولاية تابعة للدولة العثمانية، يجعلها عقبة في سبيل التجارة الأوروبية عبر البحر الأحمر[136].

لم تكن البندقية - وهي على علاقة جيدة بالدولة العثمانية - تستطيع أن تغامر بتعريض علاقاتها بالسلطان باقتحام البحر الأحمر للوصول مباشرة إلى السويس، فظل هذا الوضع قائمًا طوال القرن الثامن عشر تقريبًا، غير أن النصف الثاني منه شهد مجموعة من العوامل جعلت الدول الأوروبية تُعيد التفكير في موقفها بالنسبة إلى البحر الأحمر: الضعف الذي أصاب الدولة العثمانية، والذي أضحى واضحًا خلال الحرب الروسية - العثمانية، وبروز أهمية البحر الأحمر في الطريق إلى الشرق، وهو الوضع الذي اتضح خلال حرب السنوات السبع بين إنكلترا وفرنسا (1756-1763) لنقل البريد والمسافرين، إضافة إلى نموّ الرأسمالية الأوروبية ودخولها مرحلة الإنتاج الصناعي الحديث أو ما يُعرف بالإنتاج الكبير (Mass Production)، بعد إنجاز إنكلترا ما يُعرف بالثورة الصناعية الأولى، كما كانت شركة الهند الشرقية ترغب في إيجاد طريق مباشرة بين الهند والسويس[137].

تلاقت أهداف الدول الأوروبية وتطلّعاتها مع تطلّعات علي بك الكبير، شيخ البلد الحاكم الفعلي للأمور في مصر؛ إذ أقنعه مستشاره للشؤون المالية كارلو روزيتي بأنه لن يستطيع زيادة حصيلة مصر المالية إلا عن طريق التجارة بإعادة فتح الطريق بين الهند والسويس أمام السفن الأوروبية، وفتح البلاد للتجار الأجانب. وبناء عليه، تزداد حصيلة الجمارك[138].

قاومت الدولة العثمانية محاولة الدول الأوروبية إحياء التجارة الأوروبية، وعارضت تلك التجارة في الأجزاء الشمالية من البحر الأحمر من منطلق إدراكها ما آل إليه أمر الإمبراطوريات الآسيوية التي سمحت للأوروبيين بإنشاء مراكز تجارية في أراضيها؛ إذ استسلمت هذه الإمبراطوريات للتفوق العسكري الأوروبي في ما بعد؛ لذلك، بقيت الدولة العثمانية متمسكة بمبدأ منع مدّ النشاط التجاري والبحري إلى الشمال من جدّة، ذلك الميناء الشمالي الذي يقع شمال البحر الأحمر، والذي كان يسمح بوجودهم. كما رفضت المحاولات المتكررة لعلي بك في الحصول على «فرمان» سلطاني يسمح للأوروبيين بتفريغ شحناتهم في السويس[139].

وكان حكام المخا ومكة الذين سيطروا على المحطتين الرئيستين هناك على الطريق إلى السويس، يعارضون التوسع التجاري الأوروبي الذي يمتد إلى السويس؛ إذ إنهم كانوا يحصّلون مبالغ كبيرة من الرسوم الجمركية التي كان يدفعها التجار الأوروبيون الزائرون موانئهم.

كان التصريح للأوروبيين بالإبحار مباشرة إلى السويس يعني حدوث خسائر مالية كبيرة لهؤلاء الحكام نتيجة توقف الموارد المالية التي كانت هذه الرسوم الجمركية مصدرها. وكان هؤلاء الحكام قد فرضوا ضرائب مجحفة على التجار الأوروبيين، متجاهلين حقوقهم بمقتضى «الامتيازات الأجنبية» التي كانت الدولة العثمانية قد منحتها لرعايا الدول الأوروبية.

مع ذلك، كان بعض التجار الإنكليز والفرنسيين والبنادقة في مصر، توّاقين إلى اختراق طريق البحر الأحمر التجارية المربحة على الرغم من المخاطر التي كانت تحيط بهم على طول الطريق، لكن لم يكن يحقق مطامحهم سوى رفع الحظر العثماني عن الملاحة الأوروبية إلى الشمال من جدّة[140].

من الجدير ذكره أن الدولة العثمانية بقيت تحافظ على إغلاق البحر الأحمر في وجه السفن الأوروبية طوال القرن السادس عشر، وتعارض فتحه بوصفه طريقًا ملاحية، حفاظًا على أمن الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز وسلامتها حتى بعد زوال الخطر البرتغالي، وإن كانت لم تجد غضاضة بعد ذلك في السماح للسفن التابعة لبعض القوى الأوروبية الجديدة التي لم تعلن صراحة عداءها وتهديدها الأماكن المقدسة، بنقل التجارة عبر مضيق باب المندب وحتى ميناء جدّة فحسب، في القرنين السابع عشر والثامن عشر، لتمثل بذلك حصيلة للحجاز من العوائد الجمركية التي تكفي لسد نفقات رعاية الحرمين الشريفين، ولا تحمِّل الدولة العثمانية مثل هذه النفقات، في وقت كانت تنوء ميزانيتها بأعبائها الثقيلة[141]. ولهذا بقيت الدولة العثمانية حريصة على تطبيق هذا المبدأ، ما جعلها تحتج بشدة لدى بريطانيا لوصول بعض سفنها إلى السويس آنذاك[142].

كانت شركة الهند الشرقية الإنكليزية تبذل جهدها بصفة مستمرة، لإحياء طريق التجارة القديمة عبر البحر الأحمر ومصر والبحر المتوسط لنقل التجارة والمسافرين بين إنكلترا والهند آنذاك، حتى حصل الإنكليز على اتفاق مع علي بك الكبير يضمن حقهم في تجاوز جدّة شمالًا بمراكبهم إلى السويس، بعد أن كان محرّمًا عليهم ذلك. وظلت الحال على ذلك حتى عهد خليفته محمد بك أبي الدهب، وتلا الفرنسيون الإنكليز في الحصول على مثل هذه الامتيازات بعد ذلك[143].

مهما يكن من أمر، مثّل العثمانيون تغطية استراتيجية للحفاظ على أمن العالم الإسلامي عمومًا، والأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز خصوصًا طوال القرنين العاشر والحادي عشر الهجريين (السادس عشر والسابع عشر الميلاديين)، حتى أفل نجم البرتغاليين في البحار الشرقية في نهاية القرن السابع عشر الميلادي.

وجاءت هذه التغطية الاستراتيجية العثمانية المذكورة في وقت كانت المنطقة تتعرض فيه لفراغ سياسي واستراتيجي نتيجة انقسام المماليك وفشلهم في صد الغزو البرتغالي الذي كان يهدد المنطقة من جهة، فضلًا عن انهيار أوضاعهم الاقتصادية من جهة أخرى. ويُعدّ هذا الدور جوهر علاقات العثمانيين بأشقائهم المسلمين في العالمين العربي والإسلامي، كما يؤكد وحدة المنطقة العربية في مجال التخطيط الاستراتيجي

لقضية أمنها وسلامتها[144].

وهكذا نجحت الاستراتيجيا العثمانية في القرنين السادس عشر والسابع عشر، وكذلك الشطر الأكبر من القرن الثامن عشر. وساعدها في ذلك منظومة الأمن في البحر الأحمر المتمثلة في القلاع الممتدة بكثرة على طول ساحل البحر، إضافة إلى الأسطول البحري.

خامسًا: منظومة الأمن العثمانية في البحر الأحمر

1- قلعة السويس

قلعة مسلحة اختصت بحراسة حدود مصر الشرقية، كان عدد رجالها لا يزيد على ثلاثة وخمسين رجلًا في القرن الثامن عشر. أشرف عليها قاضي السويس وتولّى إخطار الإدارة المركزية عن حالة أسلحتها ومدافعها، والإشراف على تعميرها وترميمها في حال الحاجة إلى ذلك[145].

2- قلعة عجرود

تقع في شمال السويس[146]. وبلغ عدد حراسها خمسة وعشرين رجلًا، كانت الخزينة المصرية تتكفل بتغطية مصروفاتهم، وكان كل فرد منهم يحصل على راتب سنوي مقداره عشرة آلاف بارة، وزاد عددهم في عام 1121هـ/1708م حتى أصبح ثلاثة وخمسين[147].

3- قلعة الطور

تقع على شاطئ البحر الأحمر في منتصف نقطة توقف السفن المبحرة بين جدّة والسويس، كانت ذات أربعة أبراج، يقيم فيها قائد على رأس حامية عسكرية من العساكر الطوبجية، ومعه قاضٍ يعيّنه قاضي السويس[148].

4- قلعة نخل

سميت بهذا الاسم نسبة إلى قرية نخل القديمة الواقعة في شبه جزيرة سيناء، شرق مدينة السويس، وهي قلعة حصينة مربعة الشكل، مبنية بالحجر المنحوت، ذات أبراج، في داخلها حواصل معدّة لذخائر الحجاج والمستخدمين، كما قوّاسة وعساكر وطوبجية ومدافع ومخزنجي وغيرهم. اعتنى بها السلاطين العثمانيون ونوابهم، فجددها السلطان مراد في عام 1594 ووضع على واجهتها حجرًا تذكاريًّا عليه اسمه، ثم أعاد بناءها السلطان أحمد بن السلطان محمد خان في عام 1016هـ/1608م[149].

5- قلعة العقبة

تقع على بُعد مئتي ميل من السويس[150]، وثلاثمئة متر من شاطئ البحر الأحمر في قرية في سفح الجبل، أكبر قلاع طريق الحج، أنشأها السلطان الغوري. تشبه قلعةَ نخل في شكلها المربع وبنائها بالحجر المنحوت

وبأبراجها الأربعة، كان لها بوابة كبيرة بقنطرة في أولها، وعلى جانبيها ديوانان من الحجر، نُقش اسم السلطان الغوري واسم مُرمّمها السلطان مراد خان الثالث بأحرف بارزة على جدرانها وواجهة بوابتها[151].

6- قلعة المويلح

تقع على شاطئ البحر الأحمر إلى الجنوب من المويلح، شرع سليمان باشا في بنائها في أثناء عودته من الهند من أجل راحة الحجاج وأمنهم، ويبدو أن العمل بها لم يكتمل، فأكمله من بعده داود باشا الخادم. هي قلعة حصينة، مثلها مثل القلاع الأخرى، فيها حامية عسكرية، وكان يعيّن أغا من الأغوات قائدًا على حاميتها. تعرضت أسوارها للدمار والتخريب في القرن الثامن عشر؛ لذلك أمر علي بك (قائمقام مصر) بترميمها في عام 1186هـ/ 1772م. وكان عدد حراسها مئة وخمسين رجلًا في نهايات القرن السادس عشر، تُشحن إليهم المؤن والإمدادات عن طريق البحر الأحمر[152].

7- قلعة الوجه

قلعة حصينة تقع على شاطئ البحر الأحمر أيضًا[153]، كان فيها طائفة من العسكر، على رأسهم قائد للحراسة، يخزّن فيها الحجاج ما يحتاجون إليه في الإياب من طعام وعلف وأمتعة وغيرها.

8- قلعة ينبع

تسمى أيضًا المدينة المنورة، كانت مصر تزوّدها بالجند. زوّدها حسن باشا في عام 1014هـ/ 1605م بحامية من أجل حماية حجاج بيت الله الحرام، وزوّدها محمد باشا أيضًا في عام 1017هـ/ 1608م بقوة عسكرية[154].

تلك كانت أهم القلاع التي نيط بها تأمين جانب كبير من البحر الأحمر. وأشاد الرحّالة الأجانب بها وبنقاط التأمين أيضًا؛ إذ ذكر جوزف بتس أنه رأى «عددًا كبيرًا من المدافع الضخمة النحاسية الجيدة التي موّهت 'أخفيت' في القرب من ساحل البحر»، وأضاف أنه نسي الاستفسار عن كيفية إيصال تلك المدافع الضخمة إلى تلك المنطقة[155].

سادسًا: الأسطول العثماني في البحر الأحمر

يرى بعض المؤرخين أن الدولة العثمانية اعتمدت في بداية نشأتها على القوة البرية؛ نظرًا إلى تحكم الموقع الجغرافي فيها، منطقة الأناضول[156]. ويرى بعض آخر أنها لم ترث تقاليد بحرية عن مواطنها الأصلية في السهوب الآسيوية، وكانت تعتمد في عمليات التوسع على استئجار السفن اليونانية؛ غير أن المواجهات مع الإمبراطورية البيزنطية وجمهوريتي البندقية وجنوة في البحر المتوسط كانت دافعًا وحافزًا لها للتفكير في بناء

قوتها البحرية وتطويرها، أو كما يقول المستشرق الألماني كارل بروكلمان: «إن انتصار البنادقة على العثمانيين في ‘غاليبولي’ سنة 1416 هو الذي حملهم جديًّا على التفكير في إنشاء أسطول بحري»[157]، ما يعني أن العثمانيين أعادوا النظر في استراتيجيتهم العسكرية، خصوصًا على المستوى البحري على نحو يجعل القوات البحرية ذات أولوية سياسية وخيارًا استراتيجيًّا في مواجهة الخصوم السياسيين، وهذا ما نلمسه في رواية المؤرخ التركي إسماعيل سرهنك الذي يقول: «وقصد المرحوم الأمير سليمان باشا ابن السلطان أورخان عبور مضيق الدردنيل لمد فتوحاته إلى بر الروملي لم يجد واسطًا بحريًّا إلا بعمل رواسي، وعبر بها إلى الضفة الأخرى في المكان المدعو أيديخق أو أبيدوس. وبعد أن أخضع قسمًا عظيمًا من بلاد الروملي، عاد ثانيًا وأبقى تلك الصلات في مضيق جنف قلعة. وذلك هو ابتداء أمر البحارة في الدول العثمانية»[158].

طبقًا لسرهنك، فإن بداية العمل الجدي لإنشاء القوة البحرية العثمانية انطلقت مع مراد الثاني عندما قرر فتح القسطنطينية، وبناء عليه، فإن بداية الاستراتيجيا البحرية العثمانية ترجع إلى تلك الفترة؛ إذ ذكر سهرنك ما نصّه: «ولما صمتت الدولة عن مهاجمة القسطنطينية مدة السلطان مراد، رأت أن المهاجمة برًّا غير كافية بمفردها، بل من اللزوم وجود أساطيل لذلك. فأخذ يشيّد السفن، ويجعل له أسطولًا في غاليبولي»[159].

هناك من يشير إلى أن أول أسطول عثماني عرف طريقه إلى البحر كان في عهد بايزيد الأول (792-805هـ/ 1389-1402م) في مدينة غاليبولي الساحلية[160].

أبدى السلطان محمد الفاتح (1451-1481) اهتمامًا كبيرًا بالبحرية العثمانية؛ إذ اتخذ من ميناء غاليبولي مركزًا للأسطول العثماني الذي وصل عداده عند حصار القسطنطينية إلى 76 سفينة وزورقًا بحريًّا[161].

ساعدت عوامل عدة في وصول البحرية العثمانية إلى أوجها، مثلها مثل الدولة العثمانية ذاتها في عصر السلطان سليمان القانوني؛ إذ أعلنت القوى البحرية في سواحل شمال أفريقيا تبعيتها للدولة العثمانية، ما جعلها تتحمل مسؤولية الدفاع عن هذه المناطق من الغزو الإسباني، وصد الهجوم البرتغالي في جنوب البحر الأحمر.

من الواجب ترجمة سيرة بعض رجالات البحر العثمانيين الذين كان لهم دور مهم في إقامة صرح عظمة البحرية العثمانية في تلك الفترة؛ لما لذلك من أهمية في التعرف إلى دور الأسطول العثماني في مواجهة القوى الأوروبية عمومًا. لكننا سنركز على بيري رئيس (1470-1554) الذي كان يُعتبر من أهم أمراء البحر، أمثال بوراك رئيس وكمال رئيس ومصلح الدين رئيس وخير الدين بربروس وتورغوت وقلج ...إلخ، الذين أحرزوا في نهاية القرن الخامس عشر وخلال القرن السادس عشر انتصارات لافتة، وأرسوا دعائم البحرية العثمانية وحافظوا عليها.

لا يوجد تاريخ معروف على وجه الدقة لميلاد بيري رئيس، وإن رأى بعض المؤرخين أنه ولد في الفترة 1456-1470، في مدينة غاليبولي الواقعة في شبه جزيرة غاليبولي على بحر مرمرة، وكانت تستخدم قاعدة بحرية. اسمه محيي الدين بيري، والده حاجي محمد، وعمه أمير البحر المشهور آنئذ كمال رئيس. ويذكر أحد المؤرخين عن أبناء غاليبولي أنهم: «أمضوا حياتهم في البحر كالتماسيح، وكانت أسرّتهم القوارب وهدهدتهم

البحر والسفن ليلًا ونهارًا»[162].

كان الصبي التركي بيري ينام وصوت أمواج البحر في أذنيه. عاش سبعة أعوام من حياته في مدينته الأم، وتلقى تعليمه الأوّلي والابتدائي في البيت. وعقب بلوغه الثانية عشرة من عمره التحق بطاقم عمه كمال رئيس. وما عاد ذلك الشاب التركي بعد ذلك مجهولًا غير معروف، بل أصبح ذا اهتمام مرهف وبطل البحار الذي يذكره التاريخ. بدأ بيري عمله تحت إشراف عمه كمال، وشارك في العمليات البحرية كلها فترة أربعة عشر عامًا من دون انقطاع، وأمضى كمال رئيس الأعوام الأربعة الأولى من حياته قرصانًا، كما اقتضت العادة في ذلك الوقت. وعندما أصبح قوة ذات حساب في البحر من خلال جهوده الشخصية، حظي باعترافٍ ومكانةٍ رسمية من الحكومة العثمانية مع طاقمه صاحب الخبرة[163].

دعا بايزيد الثاني كمال رئيس ليشارك في الأسطول الرسمي للدولة العثمانية، ودعا أيضًا بيري رئيس وقرة حسن ليساعداه، وكانا صاحبَي خبرة وتدريب ومعرفة جيدة بالبحار. وشارك بيري رئيس مع القوات العثمانية في عملياتها البحرية. كانت باكورة أعماله بالنسبة إلى العمليات البحرية في الفترة 1499–1500؛ إذ كان عمه رئيسًا لأركان البحرية لأسطول التابعية الأميرية العليا للقوات البحرية العثمانية كلها، فمنحه الإمارة الرسمية على بعض سفن الأسطول، وكانت خدمته في المعارك ضد البنادقة واضحة في الفترة 1500–1502. وكان لانتصارات هؤلاء البحارة أثرها في ما حققته الدولة العثمانية من مزايا في معاهدة البندقية في عام 1502. ترك بيري البحر، بعد موت عمه كمال، وبدأ يعمل على أول خريطة للعالم في غاليبولي، وعاد بعد ذلك، وكلّف بقيادة سفن عدة في الحملة العثمانية على المماليك في مصر. وكان بيري أهم علماء عصره في الملاحة، حتى مات عن عمر يناهز 84 عامًا[164].

سابعًا: عمليات الأسطول العثماني في البحر الأحمر

كانت بداية عمليات الأسطول العثماني في البحر الأحمر بالطبع ضد البرتغاليين؛ فعندما حاول الأسطول البرتغالي الاستيلاء على عدن، نجح الأسطول العثماني بقيادة عبد الرحمن بك في إنزال هزيمة مدوّية به، وأسر الأدميرال دون ماركو (Don Marco)، وأرسله إلى اسطنبول. وعندها شرع أسطول تركي مكون من 45 سفينة حربية في التجول في البحر الأحمر وخليج عدن وبحر عمان باستمرار؛ لذلك أدرك البرتغاليون عدم إمكان اجتيازهم باب المندب[165].

أسس العثمانيون أميرالية السويس البحرية، وكان أميرها يسمى قبودان السويس أو قبودان الهند، وهو لواء بحري مقرّه ميناء السويس. يتعاون مع باشا مصر، لكن يتبع الصدر الأعظم. ولا يرتبط بالقبودان (قائد القوات البحرية).

بذلك سيطر العثمانيون على البحر الأحمر سيطرة تامّة. وكان قبودان السويس واليًا على مدينة السويس، حيث الأسطول مرابط فيها، وتحت إشرافه ترسانة لصنع السفن.

عيّن السلطان سليم أول قبودان السويس في عام 1517، وهو سليمان رئيس، حيث كان أميرال

السويس يرسل أسطوله حتى إندونيسيا في الشرق وموزامبيق في الجنوب، وهو مسؤول أيضًا عن مضيق باب المندب، وصيانته وإغلاقه، ولا يمكن أي سفينة لا تحمل العلم العثماني أن تمخر عباب البحر الأحمر[166].

أسس السلطان سليمان القانوني قيادة بحرية في اليمن وربطها بقيادة السويس، وأسس في جدّة أميرالية أخرى[167].

تفوّقت الاستراتيجيا العثمانية في البحر الأحمر في القرن السادس عشر لسببين: **الأول** سرعة السفن وقدرتها على الحركة والدوران، من خلال عدم الحدّ من حمولتها، و**الثاني** تفوّق المدافع العثمانية البحرية في مدى نيرانها.

صنع كمال رئيس المدافع البعيدة المدى في الأسطول العثماني قبل بداية القرن السادس عشر، وهو ما لم يتسنَّ للأوروبيين في الفترة ذاتها؛ ما يسّر للسفن العثمانية أن تضرب قطع الأعداء عن بُعد من دون أن تُصاب، إضافة إلى تفوّق النظام لدى البحارة العثمانيين قياسًا بالأوروبيين، لكن النظام هذا اختل في القرن الثامن عشر[168].

كان طاقم سفينة قائد القوات البحرية في البحر الأحمر، واسمها كاليون، يتكون من 80 ضابطًا وبين 1000 و1500 نوتيّ تقريبًا، والضباط هم: قائد السفينة ضابط برتبة عقيد بحري، وثلاثة قادة معاونين كانوا يسمون القائد الثاني والثالث والرابع، وعشرون ضابط شراع وسطح السفينة، ورئيس المدفعية (طوبجيباشي)، وستة ضباط مدفعية، وسبعة ضباط انضباط، ورئيس موظفي سكان (دفة) السفينة، وستة ضباط سكان، وضابطا قوارب، واثنان وعشرون ضابط لوازم، وضابط مالية، وضابط تقارير، وأربعة ضباط خفر، ولكل سفينة إمام واحد ومؤذن وطبيب وضابط جراح، و8–10 ضباط آخرون[169].

حقق الأسطول العثماني سيطرة مطلقة على البحر الأحمر، ونجح في إغلاقه، ولم يفتح للملاحة التجارية إلا في القرن الثامن عشر[170].

ثامنًا: العثمانيون ومشروع قناة السويس

فكر السلطان سليم الأول في شق قناة السويس وإعادة نشاط طريق البحر الأبيض المتوسط، لكن وافته المنية. وأمر خليفتُه السلطان سليمان القانوني الصدر الأعظم سمير علي باشا ببحث موضوع القناة. وأُخذ هذا المشروع في الحسبان في عهدي سليم الثاني وابنه مراد الثالث، ولم يتحقق، وأصرّ على تنفيذه قائد القوات البحرية قيليج علي باشا، لكن عارضه صوقلو محمد باشا[171].

أرسل سليم الثاني، الذي ورث تصميمات هذا المشروع عن جده وأبيه، إلى مصر أمره كالتالي: «تقتضي عملية حفر القناة لغرض مرور أساطيل الإمبراطورية من البحر إلى بحر السويس (البحر الأحمر)؛ أُصدر إرادتي بتنفيذ الخط فور وصوله ودون تأخر [...] وتبادر بجمع المعماريين والمهندسين الخبراء لتكليف

أشخاص ذوي صلاحية لإجراء الكشف على المنطقة المنحصرة بين البحر الأبيض وبحر السويس وتدقيقها بصورة علمية، وتحصل على معلومات كاملة بشأنها، وتعلمني عن إمكان حفر القناة من عدمه، وطول تلك القناة وعدد السفن التي يمكنها السير فيها جنبًا إلى جنب ليمكن تدارك الأمر، وحفر القناة وإتمامها بمشيئة الله العزيز»[(172)]. لكن هذا المشروع لم يُكتب له أن يتم إلا بعد نحو ثلاثة قرون.

نخلص مما سبق إلى أن البحر الأحمر شهد تهديدًا كبيرًا من البرتغاليين الذين داعبتهم أحلامهم بالاستيلاء على مكة ونبش قبر الرسول؛ ما دفع السلطان الغوري إلى مواجهتهم والتحالف مع العثمانيين الذين ما لبثوا أن تحولوا بفتوحاتهم عن أوروبا إلى الشرق، وقضوا على سلطنة المماليك، وورثوا أملاكها ودورها في مواجهة البرتغاليين.

اعتمد العثمانيون غداة سيطرتهم على البلاد الواقعة على شواطئ البحر الأحمر استراتيجية إغلاق البحر الأحمر أمام السفن الأوروبية تمامًا، بعد أن جرد لهم السلطان العثماني سليمان القانوني حملة ضخمة، وسيطر على عدن، كما سيطر العثمانيون، بعض الوقت، على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية، وإن ظلت المناطق الداخلية بعيدة عن سيطرتهم.

أحكم العثمانيون السيطرة على البحر الأحمر وأغلقوه، وبذلك حافظوا عليه بحرًا إسلاميًّا مغلقًا خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر والشطر الأكبر من القرن الثامن عشر، وطوروا منظومة الأمن فيه من خلال إصلاح القلاع القديمة وبناء أخرى، وتشييد سفن حربية كبيرة نجحوا من خلالها في تأمينه، بيد أن الأوروبيين حاولوا فتحه والوصول إلى السويس، وسعوا لدى الباب العالي من أجل رفع الحظر عن الملاحة الأوروبية إلى الشمال من جدّة.

لم يقف العثمانيون مكتوفي الأيدي أمام تحول طريق التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح، بل حاولوا إحياء طريق البحر الأحمر، وشق قناة السويس.

---

(113) فاروق عثمان أباظة، **دراسات في تاريخ العالم العربي والإسلامي الحديث والمعاصر** (الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، 1998)، ص 19.

(114) السيد مصطفى سالم، **الفتح العثماني الأول لليمن 1538–1635**، تقديم أحمد عزت عبد الكريم (القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية، 1969)، ص 50-51.

(115) محمد بن أحمد بن إياس الحنفي، **بدائع الزهور في وقائع الدهور، الجزء الثاني من سنة 815 إلى سنة 872هـ** (1468–1412م)، حققها وكتب لها المقدمة والفهارس محمد مصطفى (فيسبادن: دار فرانز شتاينر، 1972)، ص 37؛ عبد الحميد البطريق وعبد العزيز سليمان نوار، **التاريخ الأوروبي من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا** (بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1974)، ص 60.

(116) محمد محمود السروجي، «سياسة مصر العربية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر: ثورة عسير 1864-1866»، مجلة **كلية الآداب**، جامعة الإسكندرية، مج 9 (كانون الأول/ديسمبر 1955)، ص 93.

(117) سالم، ص 97.

(118) نصر الدين عبد الحميد نصر، **علاقات الدول الأوروبية بمنطقة الخليج العربي: في الفترة من 1580 إلى 1640م** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2007)، ص 61.

(119) المرجع نفسه، ص 62.

(120) يلماز أوزتونا، **موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري 629-1341هـ/ 1231-1922م**، ترجمة عدنان محمود سليمان، تنقيح ومراجعة محمود الأنصاري، ج 1 (بيروت: الدار العربية للموسوعات، 2010)، ص 325.

(121) أباظة، ص 25-26.

(122) جلال يحيى، **التنافس الدولي في شرق أفريقية** (القاهرة: دار المعرفة، 1959)، ص 12.

(123) أباظة، ص 21.

(124) المرجع نفسه، ص 25.

(125) أوزتونا، ص 325.

(126) نصر، ص 64-65.

(127) المرجع نفسه، ص 65.

(128) المرجع نفسه.

(129) محمد أنيس، **الدولة العثمانية والشرق العربي** (1514-1914) (القاهرة: الأنجلو المصرية، 1993)، ص 132.

(130) المرجع نفسه.

(131) نصر، ص 66.

(132) نصر، ص 66-67.

(133) إبراهيم محمد حسن، **البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى** (القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1998)، ص 38؛ ليلى عبد اللطيف أحمد، «أهمية بندر السويس في العصر العثماني»، بحث قدّم في ندوة البحر الأحمر في التاريخ، جامعة عين شمس بالتعاون مع المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، 10-15 آذار/مارس 1979، ص 9.

(134) أحمد، ص 10؛ طارق عبد العاطي غنيم بيومي، **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر** (1226–1265هـ/ 1811–1848م)، سلسلة تاريخ المصريين 140 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 31.

(135) صلاح العقاد، **الاستعمار في الخليج الفارسي** (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1956)، ص 6.

(136) جمال كمال محمود، **الخبز في مصر العثمانية** (الدوحة/بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2016)، ص 79.

(137) حسام محمد عبد المعطي، **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 174-175.

(138) دانيال كريسيليوس، **جذور مصر الحديثة**، ترجمة وتعليق عبد الوهاب بكر (القاهرة: جامعة القاهرة ومكتبة نهضة الشرق، 1985)، ص 174.

(139) المرجع نفسه، ص 169.

(140) لمزيد من المعلومات، يُنظر: محمد أنيس، **إنجلترا وطريق السويس في القرن الثامن عشر**، ترجمة عبد الوهاب بكر، تقديم عبد الوهاب بكر وعلي بركات (القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2009)، ص 33 وما بعدها.

(141) Edmond Rabbath, Mer Rouge et Golfe d'Aqaba, l'évolution du droit international, brochure no. 16 (Caire: Société Egyptienne de Droit International, 1962) , p. 21.

(142) عبد العزيز الشناوي، **الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها**، ج 1 (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1980)، ص 10.

(143) أباظة، ص 34.

(144) المرجع نفسه.

(145) ليلى عبد اللطيف أحمد، **دراسات في تاريخ ومؤرخي مصر والشام إبان العصر العثماني** (القاهرة: مكتبة الخانجي، 1980)، ص 116.

(146) Stanford J. Shaw, The Financial and Administrative Organization and

Development of Ottoman Egypt, 1517-1798 (Princeton: New Jersey Princeton University Press, 1962), p. 199.

(147) Ibid., p. 212.

(148) سميرة فهمي علي عمر، **إمارة الحج في مصر العثمانية** (923-1213هـ/ 1517-1798م)، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2001)، ص 292.

(149) المرجع نفسه، ص 292-293.

(150) Shaw, p. 250.

(151) عمر، ص 293.

(152) الكونت استيف، «'دراسة موجزة حول مالية مصر منذ فتحها السلطان سليم إلى أن فتحها القائد العام بونابرت' أو 'النظام المالي والإداري في مصر العثمانية'»، في: علماء الحملة الفرنسية، **وصف مصر: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر**، ترجمة زهير الشايب، ج 2 (القاهرة: دار الشايب للنشر، 1979)، ص 242-258.

(153) Shaw, p. 199.

(154) ليلى عبد اللطيف أحمد، **الإدارة في مصر في العصر العثماني** (القاهرة: مطبعة جامعة عين شمس، 1978)، ص 213.

(155) جوزيف بتس، **رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة**، ترجمة ودراسة عبد الرحمن عبد الله الشيخ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995)، ص 41.

(156) أنيس، ص 81.

(157) كارل بروكلمان، **تاريخ الشعوب الإسلامية**، ترجمة نبيه أمين فارس ومنير البعلبكي، ج 3، ط 5 (بيروت: دار العلم للملايين، 1968)، ص 468.

(158) إسماعيل سرهنك، **حقائق الأخبار عن دول البحار**، ج 1 (القاهرة: المطبعة الأميرية ببولاق، 1312هـ)، ص 456.

(159) المرجع نفسه، ص 18.

(160) أحمد فؤاد متولي، «البحرية العثمانية والبرتغالية في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي في ضوء الوثائق التركية»، **مجلة كلية العلوم الاجتماعية**، العدد 4 (1980)، ص 380.

(161) جمال كمال محمود، **القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني: دراسة تاريخية وثائقية**، تقديم محمد عفيفي (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015)، ص 46.

(162) المرجع نفسه، ص 47.

(163) المرجع نفسه، ص 47-48.

(164) المرجع نفسه، ص 48.

(165) أوزتونا، ج 1، ص 332.

(166) المرجع نفسه، ج 3، ص 426؛ سيد محمد السيد، **الإسكندرية ومكانتها الإستراتيجية في العصر العثماني** (القاهرة: مكتبة الآداب للطباعة والنشر والتوزيع، 2006)، ص 13.

(167) بيومي، ص30-31.

(168) أوزتونا، ج 3، ص 438-439.

(169) المرجع نفسه، ج 3، ص 440.

(170) لمزيد من المعلومات عن محاولات فتح البحر الأحمر للتجارة الأوروبية، يُنظر: أنيس، **إنجلترا وطريق السويس**، ص 32 وما بعدها؛ كريسيليوس، ص 174-180.

(171) أوزتونا، ج 2، ص 336.

(172) المرجع نفسه، ج 3، ص 443-444.

الفصل الرابع
الملاحة في البحر الأحمر

بحر القُلزُم أو البحر الأحمر من البحار المهمة، لكن يصعب الملاحة فيه. وعلى الرغم من ذلك، فإن علم الملاحة بلغ فيه مبلغًا عظيمًا على يد كثير من الملاحين العرب المهرة، يأتي في مقدمهم ابن ماجد الذي ورث عن والده وجده الكثير في علم الملاحة، وأضاف إليه تجربته الخاصة التي أثْرت هذا العلم على نحو بعيد، ما جعله في مقدمة الملاحين في تاريخ العالم.

البحر الأحمر من جنوبه إلى شماله بحر عربي خالص، تتعدد موانئه التي كان لها دور كبير في التجارة في ذلك العصر، وفي منظومة الدفاع عنه، حيث كان ميناء السويس أهم موانئه الحربية. منه خرجت الحملات لصد العدوان البرتغالي في عصر سلاطين المماليك ومطلع العصر العثماني، كما كانت فيه ترسانة لصنع السفن الحربية التي تذود عنه وعن موانئه.

انطلقت السفن الحربية والتجارية، الشراعية منها والمجدافية، تمخر عباب ذلك البحر بقيادة قباطنة كان من الواجب أن يتوافر فيهم الكثير من الشروط؛ يأتي في مقدمها الأخلاق والإلمام بفنون الملاحة وعلم الفلك، إضافة إلى وجوب توافر الآلات، مثل البوصلة والأسطرلاب وغيرهما.

كانت السفن عماد التجارة؛ لما تدره من أرباح وفيرة جعلت أسعارها مرتفعة، فاق سعر بعضها المليون بارة (نصف فضة)، وراوح عددها في الغالب بين أربعين وخمسين سفينة تنقل بضائع الشرق والشرق الأقصى إلى مصر، ومنها إلى أوروبا وبالعكس.

توافر للملاحين في ذلك العصر قدر غير قليل من المعرفة بفنون الملاحة (الرياح والشعاب المرجانية والصخور)، كما توافر لهم بعض الآلات التي تساعد في الملاحة، وعلى الرغم من ذلك، فإنهم لم يسلموا من النقد اللاذع من بعض الرحالة، وإن أثنى عليهم آخرون.

أثرت الظروف الجوية على نحو بعيد في الملاحة؛ إذ أخضعت الرياح المضادة في البحر الأحمر المراكب إخضاعًا تامًّا لها، وأجبرت القباطنة على المكوث في الموانئ شهورًا حتى تتهيأ لهم ظروف الإبحار، إضافة إلى الشعاب المرجانية التي كانت سببًا في غرق الكثير من السفن، والحمولة الزائدة والحرائق والعوامل المناخية، مثل الارتفاع الشديد في الحرارة وزيادة الرطوبة، فكان لذلك كله آثاره السيئة وعواقبه الوخيمة في حركة الملاحة.

أولًا: علم الملاحة عند العرب

كان للعرب دراية واسعة بعلم الملاحة، سواء في بحر الروم (البحر المتوسط) أو في بحر القُلزُم والمحيط الهندي، وكذلك في الخليج العربي وغيره، ويعدّ أحمد بن ماجد الذي عاش في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي، علامة مضيئة في هذا العلم، حيث بلغ علم الملاحة معه شأنًا بعيدًا في البحر الأحمر والمحيط الهندي وبحر العرب، واستطاع بمعرفته الجغرافية الفلكية وأدواته المتقدمة مجاراة أسلافه في هذا الفن، بل تجاوزهم على نحو بعيد، وبقيت أراجيزه وقصائده الملاحية ومصنّفه كتاب **الفوائد في أصول علم البحر والقواعد** نبراسًا يهتدي به الربابنة العرب وغير العرب من القرن الخامس عشر الميلادي إلى نهاية القرن

التاسع عشر الميلادي لسلوك الطرق البحرية الآمنة والوصول إلى بر السلامة[173].

ولد أحمد بن محمد بن عمرو بن ماجد في جُلفار[174] لأسرة كان رجالها من أمهر ربابنة البحر، ولا يُعرف شيء عن طفولته، ومن الطبيعي أن يكون قد تعلم القراءة والكتابة على يد والده، أو يكون القرآن الكريم أول ما درس وحفظ وختم. تابع تعزيز ثقافته، مستفيدًا من تجارب والده وجده، واكتسب معرفة طيبة، واستزاد من العلم من خلال التنقل والترحال بحرًا على نطاق واسع في الكثير من الحواضر العربية وغير العربية.

من العجيب أن يتمكن ابن ماجد من مطالعة أمّهات كتب الجغرافيا والفلك، إضافة إلى كتب الشعر والأدب والأمثال والأنساب، وهو يعمل في الملاحة، ويدوِّن ملاحظاته عنها، ويحكم تجاربه فيها، ولولا أهميته الكبيرة، لما استطاع أن يجمع بين متطلبات مهنته الصعبة الشاقة، ومتطلبات ثقافته العلمية والأدبية[175].

تتلمذ على أبيه الذي تتلمذ بدوره على والده محمد بن عمر. وأقر ابن ماجد لجده بأنه كان محققًا مدققًا في علم الملاحة في البحر الأحمر، ولم يقرأ لأحد فيه «فزاد عليه الوالد بالتجريب والتكرار، ففاق علمه علم أبيه، فلما جاء زماننا جربنا هذا وكررناه قريبًا من أربعين سنة، وقد حررنا وقررنا علم الرجلين النادرين وأرّخنا وفهمنا جميع ما جربوه [كذا]»[176].

يبدو أن ابن ماجد لم يفته تأمل البحر الأحمر وجزره من موطنه الأصلي صعدة في اليمن، وكان لوالده منظومة طويلة اسمها «الحجازية» تزيد على ألف بيت عن الملاحة في البحر الأحمر أيضًا، ويعترف ابن ماجد بفضل أرجوزة والده في سلامته من أخطار البحر الأحمر، وهدايته إلى المسالك الآمنة فيه. وبذلك يمكن أن نلاحظ مهارة الجد والابن والحفيد، في الطرق الملاحية في البحر الأحمر وخليج عدن، ومعرفتهم التامة بكل شبر فيهما، وفي الخلجان والشعاب المرجانية، نظرًا إلى كثرة التردد على الموانئ اليمنية وإقامتهم فيها[177].

عُرف ابن ماجد بصفته أهم البحارة القدماء الذين عرفهم البحر العربي والمحيط الهندي والبحر الأحمر. وأبدى الغربيون اهتمامًا كبيرًا به، وأفردوا له دراسات وأعدّوا له بحوثًا، وتتبعوا آثاره الملاحية وإنتاجاته الأدبية، وأعدّت عنه أطروحات للدكتوراه[178].

ويجدر ذكر اعتراف الغرب بفضله، فقيل ما نصّه: «فالعرب كانوا أسياد هذه البحار قبل وصول البرتغاليين لها»[179].

طوَّر المسلمون علم الملاحة والفلك والجغرافيا، وأخذتها عنهم أوروبا، كما أخذت عنهم الأسطرلاب الذي يساعد الملاحين في تقدير المسافات وتعيين الاتجاهات في عرض البحر، ونقلت عنهم أيضًا البوصلة وحسَّنت فيها، حتى قربت من شكلها الحالي، فشجع ذلك الملاحين على التوغل في البحار، حيث ازدادت معلوماتهم عن العالم الذي يعيشون فيه، ومن ثم ارتقى علم الخرائط الجغرافية التي أصبحت مرشدًا أمينًا لهم[180].

ثانيًا: التعريف بالبحر الأحمر وموانئه المختلفة

تُحيط بالبحر الأحمر، في قسمه الشمالي، صحراء فقيرة، وتتخلله شعاب مرجانية تقف عقبة كأداء أمام الملاحة، وتعين على القرصنة، ثم إن الرياح الشمالية تهب طوال العام؛ لذلك درج عرب الحجاز على التنقل برًّا إلى الشام وإلى اليمن، ولم تكن «الشعيبة» ميناءً ذا أهمية كبيرة عند سكان مكة[181].

في شمال البحر الأحمر خليجا العقبة والسويس؛ يقع الأول شرق شبه جزيرة سيناء، والثاني في غربها. وهناك بعض الخلجان الصغيرة التي لا يكاد عرضها يسمح لمركب بالدوران فيها. وفيه أيضًا ثلاثة مضائق رئيسة: جوبال وتيران وباب المندب، حيث يتحكم الأول في مدخل خليج السويس الذي يُعد الذراع الشمالية الغربية للبحر الأحمر، وداخل هذا المضيق تقع جزر عدة، أهمها: أم كرمان وشدوان وجوبال، وينحصر المضيق بين رأس محمد وجزيرتي شدوان وجوبال.

أما مضيق تيران، فيعد المدخل الوحيد لخليج العقبة من البحر الأحمر، وفيه تقع جزر صغيرة عدة، أهمها: صنافير وتيران اللتان تقسمان المدخل أو المضيق ثلاثة ممرات لا يصلح منها للملاحة سوى الممر الواقع بين جزيرة تيران وشبه جزيرة سيناء، ويبلغ عرضه ثلاثة أميال وأقل من عشر الميل، بينما يقع مضيق باب المندب في الجنوب[182]، حيث يصل البحر الأحمر بالمحيط الهندي، ويبلغ متوسط عمقه 35 مترًا، وطوله 50 ميلًا بحريًّا، وهو مضيق بحري عربي طبيعي له أهميته، لتحكّمه في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر من خلال وجود جزيرة بريم في منتصفه تقريبًا[183].

1- ميناء السويس

من أهم موانئ البحر الأحمر، ومركز العمليات العسكرية منذ أواخر عصر سلاطين المماليك وطوال القرن السادس عشر؛ إذ كانت تنطلق منه الحملات العسكرية ضد البرتغاليين في المحيط الهندي[184]، إضافة إلى وقوعه في طريق الحج، فهو أهم موانئ مصر، يقع على الطريق التجارية بين الشرق وأوروبا، وهو المنفذ الرئيس لتجارة مصر مع اليمن وشبه الجزيرة العربية والهند، وفي بداية القرن السادس عشر، تحولت السويس إلى ميناء مصر الحربي على البحر الأحمر، حيث بنى المماليك فيه ترسانات سفن حربية، وانطلقت منه حملاتهم ضد البرتغاليين[185].

شُيدت مدينة السويس عند الطرف الشمالي من شاطئ البحر الأحمر. ولا ترسو فيها السفن مطلقًا إلا بعد تفريغ حمولتها، وتبقى في الخليج على بعد نحو فرسخ وربع فرسخ إلى الجنوب من المدينة. وينحصر هذا الخليج بين ساحلين تغطيهما المياه خلال المد العالي، قاعه من الرمل الناعم، وعمق مياهه في حالة المد المنخفض من 18 إلى 60 قدمًا. إضافة إلى ذلك، فإنه في مأمن من الرياح التي تهب من المنطقة الشمالية من الشرق حتى الجنوب الغربي.

أما الحزام الشرقي للمدينة، فيقفله بعض بقايا جدار رصيف صخري، حيث ترسو قوارب صيادي

الأسماك وقوارب السفن التي توجد في الخليج، ويتصل بهذا النوع من رصيف الركوب أو الشحن الموجود داخل الخليج ممر مائي يتجه جنوبًا موازيًا الشاطئ مسافة خمسمئة أو ستمئة متر إلى داخل الخليج. وفي حالات المد المنخفض يراوح عمق المياه في هذا الممر بين 6 و8 أقدام، لكنه مسدود عند فتحته بذراع رملية لا يبلغ عمق المياه فوقها أكثر من 4 أو5 أقدام. ونشأت هذه الذراع نتيجة التوازن القائم في هذه المنطقة بين تياري المد الصاعد والمياه التي تنقل عند هبوطها من أعماق البحر الأحمر كمية ضئيلة من الرمال على نحو دائم[186].

إضافة إلى أهمية ميناء السويس العسكرية، فإن له أهميته التجارية؛ إذ كان الميناء الرئيس للتجارة مع الحجاز، ولم يكن لميناء القصير دور كبير إلا في الربع الأخير من القرن الثامن عشر بعد سيطرة البكوات المماليك على إدارة الجمارك في السويس. وشهد هذا الميناء تطورًا كبيرًا بعد ازدهار تجارة البن، فعيّن تجار القاهرة وكلاءهم في السويس، حتى يشرفوا على عمليات شحن بضائعهم وتفريغها وإرسالها إليهم في القاهرة، كما أقبل عدد كبير من تجار القاهرة على شراء الوكالات والمنازل في السويس لتخزين بضائعهم، فشهدت المدينة توسعًا عمرانيًّا كبيرًا في أواخر القرن السابع عشر، حيث كان فيها عشرون وكالة مخصصة للتجار[187].

2- ميناء القصير

يقع داخل خليج صغير مفتوح من جهة الجنوب الشرقي، تغلقه من الشمال صخرة تتجه نحو شرق الجنوب الشرقي، وتتوغل في البحر مسافة مئتين وستين مترًا، بدءًا بالشاطئ، وتبدو ذات سطح شبه مستوٍ تنكشف في حالة المد المنخفض، وتنتهي بشكل رأسي في داخل الميناء بالعرض؛ إذ تمتد من الجنوب إلى الشمال في موازاة الساحل[188].

الشاطئ من الجنوب محاط أيضًا بسلسلة من صخور تمثّل منحنىً ذا شكل بيضاوي، يبلغ قطره نحو ثلاثة أرباع الفرسخ. وهذا الموقع يجعل ميناء القصير في مأمن من رياح الشمال والجنوب التي تهب دائمًا على البحر الأحمر، كما تحميه المرتفعات من رياح الغرب التي تهب عليه بعرضه.

يقع المرفأ عند قمة الصحراء الشمالية، ويبلغ عمقه هناك في حالة المد المنخفض ست أذرع. ويقل العمق أكثر فأكثر مع الاقتراب من الساحل، حيث لا يبلغ أكثر من نصف ذراع على بعد خمسين مترًا[189]. وكان يربط طريق التوابل إلى قنا على نهر النيل ومنها إلى القاهرة.

3- ميناء الطور

حل هذا الميناء محل ميناء السويس في التجارة، ومكان ميناء القصير أيضًا، وكان الميناء الرئيس للحركة التجارية مع شبه الجزيرة العربية حتى عام 951هـ/1543م، عندما أصدر السلطان سليمان القانوني أوامره بنقل النشاط التجاري من الطور إلى السويس بعد مهاجمة استيفاو دي غاما في 21 و22 نيسان/أبريل 1541 [190].

4 – ميناء جدّة

ميناء كبير ومحل حطّ وإقلاع؛ إذ تعتبر جدّة مرفأ مكة التجاري ومرفأ الحجاز المهم، لذا يمتلئ ميناؤها بالسفن التجارية، ويستقبل السلع الوافدة من مصر عن طريق السويس بحرًا، كما يصله معظم البضائع الآتية من الشرق، ويحمل الحجاج معهم من هذا الميناء في رحلة العودة الكثير من متاجر الشرق وبلاد العرب، حيث تنقل إلى مصر عن طريق السويس[191].

كانت جدّة، كما رأينا، محط أطماع البرتغاليين؛ إذ تطلّعوا إلى الاستيلاء عليها منذ عصر سلاطين المماليك الذين نهضوا للدفاع عنها[192]. وتنبه علي بك الكبير إلى الأهمية التجارية التي يمتاز بها ميناء جدّة في أواخر القرن الثامن عشر، وأراد أن يجعلها مستودعًا وسطًا لتجارة الهند والشرق الأقصى، فانتهز استغاثة عبد الله بن نمي به ضد خصومه في عام 1184هـ/ 1770م، وأرسل حملته المعروفة لتحقيق أغراضه، ونجحت حملته فعلًا في تأمين طريق الحج، وتعيين الشريف عبد الله، وولّت حسن بك الجداوي صنجقًا على جدّة، وأبقت معه حامية صغيرة، كما اهتمت بتنظيم الجمرك هناك[193].

اكتسبت جدّة أهميتها من كونها ميناء مكة على البحر الأحمر؛ فإليها يصل حجيج بيت الله الحرام الذين يأتون بحرًا، ومنها يزوّد الحجاز وقلب الجزيرة العربية بالمواد الغذائية والبضائع.

في مطلع القرن الثامن عشر، أضحت جدّة أهم موانئ البحر الأحمر على الإطلاق بعد سماح الدولة العثمانية للسفن الأوروبية والهندية بالوصول إليها، على ألا تتجاوز ميناءها إلى الشمال[194]، لذلك أصبحت ميناءً للهند ومصر، فكانت تصل إليها السفن الهندية والإنكليزية واليمنية في كل عام محمّلة بسلع الهند، فتفرغ حمولتها في مينائها؛ ليُعاد تصديرها إلى مصر على ظهور السفن المصرية وعدد من السفن الحجازية، حيث يصل إليها كل عام من الهند ما بين 4 و6 سفن إنكليزية ومن 14 إلى 20 سفينة كل عام من سورات وبومباي وكلكتا. كما كان يعمل عدد من السفن الصغيرة المملوكة لتجار جدّة واليمن بين المخا وجدّة في نقل البن، وكان يصل إليها من السويس في كل عام من 14 إلى 20 سفينة لتجار القاهرة، ومن 4 إلى 6 سفن للدولة تحمل الغلال المخصصة لأهالي مكة، وأربع سفن للأوقاف تعمل على نقل مخصصات الأوقاف لتكايا مكة والمدينة ولأهلها[195].

5 – ميناء ينبع

ميناء كبير، للمدينة المنورة[196]، وهو الثاني للحجاز بعد جدّة التي تعتمد عليه في جلب أرزاقها، ومحطة للسفن الآتية من الهند. أدى هذا الميناء دورًا مهمًّا في تجارة الحجاج خصوصًا، وتجارة البحر الأحمر عمومًا، وكانت الصلات التجارية التي قامت بين موانئ مصر، عيذاب والطور، وينبع قد جعلت الكثير من الأسر العربية التجارية التي انتقلت من مصر، ومن الصعيد خصوصًا، تسكن المدينة وتستوطنها[197].

اهتم السلاطين العثمانيون بميناء ينبع اهتمامًا خاصًّا، فأمر السلطان سليمان القانوني في عام 926هـ/ 1520م بإنشاء مخازن كبيرة فيه بهدف استيعاب الغلال المرسلة إلى أهالي المدينة من مصر إلى حين

نقلها إلى المدينة. واستأثرت جدّة بالجزء الأكبر في الحركة التجارية مع مصر، ولم تؤدِّ ينبع دورًا كبيرًا في الحركة التجارية سوى في إمداد المدينة بحاجاتها من المواد الغذائية[198].

6- ميناء المويلح

كان ميناءً رئيسًا لإمداد قافلة الحج بحاجاتها بعد رحلة طويلة عبر الصحراء، يكون فيها الحجيج قد استهلكوا معظم مؤنهم، فكانت سفن أمير الحج تنزل في المويلح وينبع، وحرص كبار الأمراء المرافقين موكب الحج على شحن لوازمهم عبر البحر إلى المويلح أيضًا.

7- ميناء سواكن

يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر من الجنوب «ساحل السودان»، يبعد عن السويس نحو 720 ميلًا، وعن مصوع نحو 280 ميلًا، وعن جدّة نحو 200 ميل، كان له دور أساسي في خدمة الملاحة والتجار منذ أقدم العصور؛ لأنه خليج طبيعي يحمي السفن من الأنواء والعواصف، كما تلائم أعماقه رسوّ السفن ودورانها واستقبالها.

بقي سواكن طوال تاريخه حتى أوائل القرن الخامس عشر الميلادي من الموانئ الصغيرة غير المعروفة، وكان ميناءً رئيسًا لجلب الرقيق والشمع والعسل من السودان إلى مصر عن طريق البحر الأحمر[199].

8- ميناء مصوع

منفذ الحبشة على البحر الأحمر، يتكون من جزر عدة مرتبط بعضها ببعض عن طريق ممرات أرضية. يقع شمال شرق بلاد الحبشة.

9- ميناء عدن

يعد هذا الميناء نقطة البداية لتفرق خطوط الملاحة في أنحاء المحيط الهندي، إلى شرق أفريقيا في ما وراء القرن الأفريقي، وإلى الهند والصين والشرق الأقصى، كما يُعدّ من أكبر محطات تبادل السلع بين الشرق وطريق البحر الأحمر.

تعود أهمية مدينة عدن إلى ميزاتها الطبيعية؛ إذ تقع شبه جزيرة عدن على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وتبلغ المسافة بينها وبين مضيق باب المندب مئة وعشرة أميال شرق المضيق، وهي بذلك تتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. وتعد عدن أيضًا مفتاح البحر الأحمر من جهة الجنوب، لكنها فقدت قيمتها نتيجة تحول طريق التجارة إلى رأس الرجاء الصالح، ثم شهدت انتعاشًا مرة أخرى بعد استرداد طريق البحر الأحمر أهميتها مرة أخرى. وشهدت عدن منافسة بين البريطانيين والفرنسيين خلال القرن الثامن عشر.

ثالثًا: السفن في البحر الأحمر

يذكر ابن ماجد أن الناس تعلموا صنع السفن على سواحل البحر، وأولى المحاولات لتسيير السفن كانت في الخلجان والأماكن المحمية قبل الخروج إلى أعالي البحار، وأن الإنسان اهتدى إلى ذلك بفطرته، ويتوافق هذا الرأي مع المنطق في تاريخ الملاحة وصنع السفن. ويؤكد ابن ماجد ضرورة معاينة السفن بعد وضعها، وقبل أن تنزل إلى البحر؛ لضمان سلامة الركاب والأمتعة والشحنة، فيقول: «تأمل في السفينة وهي فوق الأرض، واكتب جميع خللها»، ثم ينصح بمعاينة المكان الذي توضع فيه البوصلة، خشية أن يكون صانع السفينة قد أخلّ بالقاعدة التي تحكم اتزان هذه البوصلة، فيقول: «جلّس الحُقّة في مكانها، وتفقد كل التفقد أولًا في نصب الحقّة؛ لأن من المراكب ما يكون في بخارته خلل، فيعدى عن مجراه، فاستدرك الأمر بأوله». ويحدد نوع الخشب الذي تصنع منه السفينة، وكانت تصنع أحيانًا من خشب الساج على عهده، وهو أرقى أنواع الخشب، كما يؤكد ضرورة العناية بالأجهزة وأدوات الملاحة قبل قيام المركب، وتفقّدها وضبطها، ومن أهم هذه الأدوات المرشد الملاحي (أو الرهمانج) والحُقّة (بيت الإبرة) والفانوس، وآلة سبر الأعماق (أو البُلد)، وأدوات القياس التي يرصد بها ارتفاع النجوم. أما عن بيت الإبرة، فيقول: «المغناطيس الذي يعتمد عليه المعتمد، ولا تتم هذه الصنعة إلا به، وهو دليل على القطبين». ثم يعدد أدوات المركب فوق ذلك السُّكّان، وهو الدفة والأنجر، وهو ما نعرفه الآن بالمخطاف، أو الهلب الذي يوقف المركب بالقاع، ويورد الكثير من الاصطلاحات، واطرح الأنجر بمعنى ارم المخطاف، وكلمة أنجر هي الكلمة نفسها التي تستخدم في اللغات الأوروبية، وكان الأنجر يُربط بالحبال، عندما تشتد الريح ويعلو البحر، ويوصي ابن ماجد باستخدام السلاسل الحديدية لتثبيت المخطاف. ويتكلم أيضًا عن دبوسة المركب، أي مقدمته: «وأنا أراها وأنا قايم على دبوسة المركب»، ويركز على الربان وصاحب السكان الذي تتوقف عليه الطريق الملاحية للمركب، ثم ينصح الربابنة بالاهتمام بصيانة السفينة في الأوقات كلها، وألّا يهملوا أي خلل قد يصيب المركب حتى ولو كان بسيطًا، حتى لا يتفاقم ويسارعوا إلى معالجته. ولابن ماجد آراء مبتكرة في كيفية تفصيل قلع المركب، وبيان أبعاده وطريقة صنعه وشدّه على الصاري[200].

إضافة إلى ذلك، يولي ابن ماجد عناية فائقة لاختيار الربان؛ لأنه هو المسؤول مسؤولية كاملة عن سلامة الركاب والسفينة والبضائع، ويُتطلب منه أن يكون لديه استعداد خاص لهذا العمل، ويصل إلى مستوى معين يؤهله لذلك، ويضع له شروطًا ثلاثة:

- صفات إنسانية أخلاقية على مستوى رفيع.
- أن يكون ملمًّا بالفنون الملاحية وعلم الفلك؛ لمعرفته الطرق الملاحية في أثناء النهار والليل.
- الاستمرار في التحصيل والتدريب على تلك العلوم دائمًا.

تصلح هذه الشروط للعصور كلها، كما يجب عليه أن يكون ملمًّا بالعلوم الرياضية والفلكية وقواعد الملاحة الأساسية، ومعرفة البحر والأنواء والرياح (أرصاد جوية وبحرية)، وكذلك الإلمام بآلات الرصد

والقياس وطرائق استعمالها وصيانتها (البوصلة والمربع والأسطرلاب وغيرها) وأن يكون ملمًّا بخواص المياه والأحياء البحرية والطيور التي يستدل بها على قرب السواحل وطبيعة القاع ...إلخ، ويلقب قباطنة السفن بلقب ناخوذة وجمعها نواخيذ، وهي كلمة من أصل فارسي مثل مصطلحات كثيرة شائعة في شؤون الملاحة، لا تزال مستخدمة حتى أيامنا هذه على الساحل الجنوبي الغربي للجزيرة العربية، وهي كمصطلح تعني قباطنة السفن.

ينتمي البحارة المرشدون المنوطة بهم إدارة دفة السفينة إلى قرية جبيل الواقعة إلى الجنوب قليلًا من الطور؛ فكان المرشد يحصل على 500 ثالر[201] في الرحلة، وفي حالات كثيرة كانت المعرفة الملاحية تنقل داخل محيط العائلة نفسها، لتصبح هذه المهنة وقفًا وراثيًّا عليهم[202].

إذا انتقلنا من وصف ابن ماجد للربان والعلوم التي يجب عليه أن يكون على دراية بها، إلى السفن التي كانت موجودة في البحر الأحمر، فسنجد أن المؤرخين يشيرون إلى أن السفن كانت تعتمد في صنعها على تركيب ألواح الخشب بمقاييس معينة يتضافر بعضها مع بعض، ثم تُجمّع هذه الأجزاء.

يربط كلّ منها مع نظيره بحبل مصنوع من القنبار (ليف جوز الهند)، ثم يخاط جسم السفينة بحبائل من عيدان النخيل خياطة محكمة، وبعد استكمال بناء الجسم وفق هذا الشكل، يُدهن بالسمن أو الخروع؛ لإعطاء السفينة قدرًا من المرونة. وأشرعة هذه السفن كانت منسوجة من خوص شجر المقل (الدوم)[203].

تخصص بعض العائلات في العمل البحري في البحر الأحمر؛ أمثال عائلات أزمرلي وتوقتلي والألايلي وشبراوي وغيرها. وكان يعمل على ظهر السفينة غالبًا، نحو أربعين بحارًا، يتقاضى كل منهم 35 ريالًا حجرًا[204]؛ أي نحو 3150 بارة لقاء رحلتي الذهاب والعودة، إضافة إلى ما كان يحصل عليه من الركاب والحجيج كوهبة في مقابل النجاة، كما كانوا يعملون تجارًا في الوقت نفسه، أو يشاركون تجارًا، أو يعملون على ضمان نقل سلعة إلى وكيل تاجر في جدّة في مقابل أجر معين، ومن ثم كان العمل البحري مربحًا إلا أنه، في الوقت نفسه، ينطوي على قدر كبير من الخطورة؛ لذلك لم يُقبل عليه سوى عدد قليل بسبب الأخطار الملاحية التي كانوا يتعرضون لها[205].

ارتبطت عائلات البحارة في البحر الأحمر بعضها ببعض اجتماعيًّا؛ فشاعت عمليات التزاوج والمصاهرة بينها، وكان لهؤلاء البحارة منازل في السويس وجدّة، ولأغلبيتهم أزواج فيهما أيضًا[206].

اتفقت آراء المؤرخين والرحالة والجغرافيين حول حقيقة اختلاف البحر الأحمر عن البحر الأبيض المتوسط وباقي البحار في طبيعته الجيومورفولوجية وطرقه الملاحية، على نحو جعل القطع البحرية العاملة فيه تتميز بأشكال معينة وأساليب خاصة في صنعها، كي تتناسب مع بعض خصائصه، مثل الشعاب المرجانية والرياح الشديدة[207].

لا نعرف عن السفن بين السويس وجدّة إلا القليل؛ إذ يشار إلى السفينة بلغة مركب، أما القارب فهو الزورق ذو الحمولة الصغيرة. وكان اختلاف ثمن المراكب يشير إلى أنها كانت من طُرُز منوعة.

وصف الرحالة السفن الكبيرة منها بأنها كبيرة الحجم، وتماثل في سعتها البوارج الحربية الأوروبية التي

تحمل ستين مدفعًا، وتزن حمولتها ما يقارب الألف طن. وتشير الأرقام الواردة في المصادر إلى أنها كانت تنقل في المتوسط 1500 فردة بن؛ أي نحو 4500 قنطار. وتوصف بأنها، على حد قول أحد الرحالة، «لا شكل لها، وأنها سيئة الصنع»، ومن ثمّ، فإن اتساعها وعمقها جعلاها دائمًا أقل طواعية في القيادة، ويضيف: «كانت السفن مجهزة بطريقة لا تمكّنها من التحرك إلا من خلال مؤخرتها، كما أدت استحالة قدرتها على الملاحة في المياه العميقة إلى اضطرارها للتحرك جنبًا إلى جنب، وأن تتوقف وتلقي مراسيها في الليل»[(208)].

يتحدث الرحالة كارستين نيبور عن رحلته من السويس إلى جدّة في عام 1762 عن الأحوال غير المريحة وعن خطورة الرحلات البحرية؛ إذ اجتاز رحلته البحرية وهو داخل قمرة كبيرة، في حين كانت النساء والجواري في القمرة السفلية الأوسع. أما التجار، فكانوا يقيمون على سطح السفينة التي كانت محملة بالبضائع، إلى درجة تنذر بالخطر؛ «فكل تاجر يأخذ موضعه الذي استأجره على سطح السفينة، وأحاط نفسه بالصناديق والأمتعة، ولم يدع لنفسه وسطها إلا مساحة ضيقة يعيش فيها ويأكل وينام. ورُبطت السفينة من الخارج بجرار كبيرة وأحمال خفيفة». وأضاف نيبور: «كانت هناك أربعة قوارب تجرها السفينة، وكانت القوارب عدا الصغيرة منها محملة بالركاب والخيول والغنم، وكان من الممكن أن تقل السفينة 500 أو 600 راكب، أما حمولتها فقد كانت تكدس حتى منتصف صاري السفينة، ولذلك فالسفينة تغوص في المياه، ولا يبقى منها سوى خمسة أقدام مرتفعة عن سطح البحر»[(209)].

تصنع السفن أو أجزاء منها على الأقل في السويس، ويجري إحضار المواد الأولية، خصوصًا الأخشاب، من القاهرة والإسكندرية. وتعددت إشارات المؤرخين المعاصرين إلى بناء السفن في البحر الأحمر لحساب السلطان. ويشير نيبور في عام 1762 إلى أن بناء السفن في السويس يُعد صناعة مهمة على الرغم من جلب كل ما تحتاج إليه هذه الصناعة من خشب وحديد وغيره على ظهور الجمال من القاهرة إلى السويس، ما جعل ثمنها باهظًا. ويذكر أن الأربع عشرة سفينة التي كانت تمخر عباب البحر، في تلك الفترة، بين السويس وجدّة «قد جرى تصنيع أغلبها في السويس»، وعلى الرغم من ذلك، بعض هذه السفن كان يصنع في الهند وينسب إليه «المركب الهندي»[(210)].

تشير المراجع إلى أن أسعار السفن الكبيرة والمهمة مرتفعة جدًّا؛ كالتالي: 1,133,332 بارة في عام 1706، و806,000 بارة في عام 1727، و600,000 بارة، و328, 1,358 بارة، 2,000,000 بارة في عام 1735، 1,200,000 بارة، 292,000 بارة و104,500 بارة في عام 1740، 864,000 بارة في عام 1774[(211)].

تدر السفن على مالكيها أرباحًا؛ إذ نجد أن سفينة هندية الصنع، يمتلك أحد الرويسا (أحد القباطنة) ثلاثة أرباعها، درّت عليه فائضًا يساوي 359.492 بارة خلال ثلاثة أعوام 1115–1117هـ/ 1703–1705م؛ إذًا، فالفائض السنوي بلغ 119,830 بارة، ما يمثل نحو 60 في المئة من قيمة البضائع التي كانت تحملها السفينة[(212)].

قدّر دومابيه (القنصل الفرنسي في نهاية القرن السابع عشر) عدد السفن في البحر الأحمر بأربعين أو

خمسين سفينة، تحمل بين عشرين وأربعين ألف قنطار. ويقدر كثير من الرحالة في الربع الثاني من القرن الثامن عشر عددها بثلاث وأربعين سفينة، وإن كان تقرير تجاري صادر في عام 1765 قدّرها بين خمس عشرة وعشرين سفينة، تحمل في كل عام من تسعمئة إلى ألف طن.

وهناك من رأى أن الملاحة المصرية في البحر الأحمر تدهورت في عام 1791، «في العصر الذي كانت مصر تعيش فترة رخاء كبير كان يوجد بالسويس ثلاثون سفينة تسع حمولتها على الأقل لستمئة طن، وبسبب المتاعب التي تعرض لها التجار تناقصت أعداد السفن إلى سبع عشرة سفينة كبيرة، وفي نهاية القرن الثامن عشر وصل عدد السفن من 50 إلى 60 سفينة كبيرة وصغيرة كانت تبحر بين السويس وجدّة»[213].

كانت السفن تسير بالمجاديف حتى نهاية القرن السابع عشر، وتسير السفن الشراعية التي تسمى غاليون إلى جانبها، ولم تترك الأخيرة إلا قبيل عام 1700، وكان الطراز النموذجي للسفينة المجدافية هو «قادرغه»، والمجدفون هم أسرى الحرب والسجناء أو المستخدمون بالأجرة. وكانت في السفن المجدافية أشرعة أيضًا. وتقسم السفن أنواعًا مختلفة طبقًا لعدد مجاديفها[214].

من الجدير ذكره أنه توافرت، أن لدى بعض الأوقاف (الكبيرة) سفن موقوفة على نقل الغلال من الوقف إلى الحجاز. وكانت هذه السفن تحتاج إلى صيانة دورية، وهو ما وصف بالترميم «لئلا يلزم الخلل الكبير والخرج الكثير». ومن هنا كان الحرص على إجراء الصيانة الدورية من الوقف للسفن، مع عدم وضع قيود مالية على حجم نفقات الصيانة الدورية، حتى لا تتسبب تلك القيود في عرقلة أعمال الصيانة الضرورية، والتجديد الشامل لهذه السفن[215].

وبناء على ذلك، نالت السفن وقباطنتها في البحر الأحمر اهتمامًا كبيرًا، سواء على مستوى الدولة أو على مستوى مالكيها من الأفراد العاديين، كما حرص الجميع على صيانتها كي تؤهلها للملاحة على نحو آمن.

رابعًا: الملاحة

عُرف العرب بخبرتهم في البحر، خصوصًا التجربة العملية في مجال الملاحة وعلم الفلك حتى أواخر القرن الخامس عشر الميلادي؛ أي فترة انتقال السيطرة من عرب سواحل شبه الجزيرة العربية إلى الغرب الأوروبي. ووصلوا إلى مستوى كبير من التطور، وهذا ما اعترف به ملاحو الغرب عندما اتصلوا اتصالًا مباشرًا بمظاهر هذا النشاط الملاحي والفلكي العربي.

ظهر في النصف الثاني من القرن الخامس عشر وبداية النصف الأول من القرن السادس عشر في سواحل الجزيرة مؤلفان كبيران في الملاحة وعلم الفلك، وقدّما مصنفات ذات شهرة عالمية في هذا المجال، هما ابن ماجد وسليمان الشحري (المهري)، وكان ظهورهما في المنطقة الجغرافية للمحيط الهندي والبحار والخلجان المتفرعة منه، وبرز ذلك من خلال تعرّف البرتغاليين إلى علوم الملاحة والفلك عندهما[216].

لم تحظ الملاحة المصرية في البحر الأحمر بتقدير الأوروبيين الذين انتقدوها، على الرغم من معرفة العرب

عمومًا بشؤون الملاحة (حركة الرياح والسواحل والشعاب المرجانية) ومعرفتهم التقنية المبكرة (المتمثلة في الأسطرلاب والإبرة المغناطيسية)؛ إذ وصفوا السفن بأنها سيئة الصنع، وكانت عدّتها وحمولتها تجريان بطريقة سيئة، وأنها أقل مرونة في قيادتها، إضافة إلى أنها سيئة التوجيه والتجهيز أيضًا، ولا تسير إلا بمحاذاة الساحل على الرغم من علمهم بمخاطر الصخور والشعاب المرجانية، وأشاروا أيضًا إلى مخاطر تكدّس الأحجار في نهاية رؤوس الطرق التي كانت عندها نقاط الإرشاد، وما كان يوضح منها ممرات الملاحة بين الصخور. وأشاروا إلى امتناع القباطنة عن الإبحار ليلًا، عدا ذلك المسار القصير بين رأس محمد والنقطة الجنوبية لشبه جزيرة سيناء وساحل شبه الجزيرة العربية، وبسبب ذلك كانت الملاحة بطيئة جدًّا؛ فللذهاب من السويس إلى جدّة كانت الرحلة تستغرق على الأقل خمسة عشر أو ستة عشر يومًا في حالة قوة الرياح، ومن عشرين إلى اثنين وعشرين يومًا في الظروف الأقل ملاءمة للملاحة؛ إذ كانت السفينة تقطع 630 ميلًا، أي بمتوسط 30 ميلًا يوميًّا فقط. واستغرقت الرحلة من جدّة إلى ينبع بين ثلاثة وأربعة أيام إضافية. في حين كانت رحلة الإياب تستغرق شهرين.

كانت السفن تقوم برحلة واحدة فقط كل عام، ثم تبقى راسية في السويس أو في جدّة. أما السفن التي لم تصل جدّة في موسم رياح الجنوب، فكانت تضطر إلى الانتظار حتى العام التالي كي تحضر حمولتها إلى السويس. وبيّن قنصل فرنسا في عام 1765 أن على مدار ستة أعوام سابقة، توقفت السفن ثلاث مرات عند الطور «انتظارًا لهبوب الرياح الموسمية»[217].

مع وصول العثمانيين إلى البحر الأحمر، وفشلهم في تحطيم قوة البرتغاليين في المحيط الهندي، اتخذوا ميناء المخا اليمني بسبب موقعه الآمن نقطة توقف للسفن الأوروبية بعد أن سيطروا على اليمن والساحل الأفريقي[218]. وعملوا على تركيز الملاحة التجارية فيه، فكان لزامًا على السفن المصرية الوصول إليه للتزوّد بالسلع الهندية. وانتشر تجار مصر ووكلاؤهم في الموانئ اليمنية والهندية، لكن الانسحاب العثماني من اليمن في عام 1014هـ/ 1635م أدى إلى تراجع السفن التجارية المصرية عن اجتياز جدّة؛ فمنذ أواسط القرن السابع عشر قُسّم البحر الأحمر قسمين: قسم شمالي يمتد من السويس إلى جدّة، وقسم جنوبي يمتد من جدّة إلى باب المندب، فتراجع نشاط تجّار القاهرة التجاري في الجزء الجنوبي[219].

من غير المعلوم السبب الذي جعل المصريين ينفرون من تجاوز الحجاز جنوبًا، كما لا نعلم الوقت الذي قُسّم فيه البحر الأحمر إلى مناطق نفوذ جرى احترامها بصرامة شديدة في القرنين السابع عشر والثامن عشر، وكأنها حدود فاصلة.

هناك من يؤكد أن النظام الرسمي (الحكومة) هو الذي منع مرور السفن الآتية من جنوب البحر الأحمر إلى شمال جدّة: «فللسفن التابعة للسويس وحدها الحق في التجارة في البحر الأحمر؛ إذ لا يسمح لسفينة آتية من المخا أو مسقط أو الهند أن تدخل أيّ ميناء في البحر الأحمر بعد جدّة، وإلا تعرضت لعقوبة المصادرة»[220]، ولم يكن ذلك الأمر قائمًا في عصر سلاطين المماليك؛ إذ كان التجار الكارمية عادة يبحرون حتى اليمن وبلاد الحبشة وفي ما وراء البحر الأحمر حتى بلاد الهند.

من المعلوم أن سبب تقلّص نشاط تجارة التوابل وتراجعه ظهور البرتغاليين في المحيط الهندي وعند

مدخل البحر الأحمر. وكانت سفن الهند تقف فعلًا عند جدّة، وتنقل البضائع إلى سفن أخرى متّجهة إلى السويس. وغاب الهنود عن البحر الأحمر نتيجة المضايقات المنظمة من الباشوات الذين تعرضوا لهم كثيرًا، وصادروا سفنهم وبضائعهم وسجنوهم[221].

في مطلع القرن الثامن عشر، كان بمقدور السفن الهندية الوصول إلى جدّة سنويًّا وباستمرار، بل حاول الهنود الوصول إلى السويس ذاتها، بيد أن محاولاتهم باءت بالفشل بسبب الاعتراض الشديد من تجار القاهرة الذين عملوا على الاحتفاظ بسيطرتهم المطلقة في الجزء الشمالي من البحر الأحمر.

أدّت السفن اليمنية والحجازية والعمانية دورًا مهمًا في عملية نقل البن من المخا إلى جدّة، بل وصل عدد منها إلى الهند أيضًا؛ إذ كان الشريف غالب، شريف مكة، الذي كان يمتلك أحد عشر مركبًا في نهاية القرن الثامن عشر، يرسل منها سنويًّا اثنين إلى الهند، بينما عمل باقي مراكبه في نقل البن إلى مصر[222].

خامسًا: الملاحة بين السويس وجدّة

كانت السويس قاعدة الأسطول الأساسية بين الموانئ المصرية والحجازية. ولم يؤدّ ميناء القصير دورًا يذكر إلا في الربع الأخير من القرن الثامن عشر بعد سيطرة الأمراء المماليك على السويس، وكان عدد المراكب في السويس يراوح بين 40 و50 مركبًا للتجار والدولة ومراكب الأوقاف، إضافة إلى مراكب التجار العاملة في خدمة الدولة[223].

امتلك باشوات مصر أنفسهم وكبار الأمراء والتجار عددًا كبيرًا من المراكب؛ فنجد أن الأمير عثمان كتخدا القازدوغلي[224] كان يملك مركبين ونصف مركب، وصلت قيمتها مجتمعة إلى نحو ثلاثة أرباع مليون بارة[225]. وامتلك كثير من الأمراء والأثرياء وكبار التجار مراكب وحصصًا في مراكب كانت تعمل بالنقل التجاري في البحر الأحمر[226].

في منتصف القرن السابع عشر، شاع استخدام المراكب الشراعية على نمط الغليون الأوروبي، وكان لذلك أثره في الملاحة في البحر الأحمر، لأن المراكب الشراعية غير قادرة على السير في مواجهة الرياح المضادة في البحر الأحمر، وبذلك خضعت مراكب السويس خضوعًا مطلقًا للأحوال الجوية[227].

يرصد الرحالة نيبور الذي زار مصر في عام 1761 الرحلة بين السويس وجدّة، فيذكر وصول قافلة ضخمة من القاهرة تتكون من ثلاثة آلاف جمل تحمل بضائع تجار القاهرة المرسلة إلى جدّة، ويستأجر التجار أماكن بضائعهم على سطح السفن المسافرة، ويسدَّد ثمن البضائع قبل إقلاع السفن، وبعد إتمام الشحن يقوم قبودان السويس بتفتيش السفن المسافرة للتأكد من أنها لا تحمل أكثر من قدرتها[228]، ثم يأمر قادة السفن بالإقلاع في رحلة تجريبية مدة ساعة ونصف ساعة. وفي فجر اليوم التالي، تتحرك السفن من السويس في شكل مجموعة لمساعدة بعضها بعضًا في حالات الغرق. وكانت السفن تسير دائمًا إلى جانب الشاطئ، وتبحر عند الفجر، لتلقي مراسيها في أحد الخلجان أو الشروم عند عصر اليوم التالي، فكانت تمر على الطور تتزود بالماء الصالح للشرب، ثم رأس محمد، لتبعد أول مرة عن الشاطئ في المنطقة بين رأس محمد على ساحل شبه جزيرة سيناء إلى جزيرة الحساني على الشاطئ العربي[229].

تُعدّ هذه المنطقة أصعب مناطق الرحلة على الركاب؛ إذ تسير المراكب أربعة أيام من دون رؤية الشاطئ، على الرغم من خلوّها من الشعاب المرجانية، وفور الوصول إلى الجزيرة يفرح الجميع، وتطلق مدافع السفينة

طلقات عدة في الهواء فرحًا، ويطلب الملاحون هدية السلامة والنجاة، وبعد ذلك تواصل المراكب رحلاتها إلى ينبع ثم جدّة، وتستغرق الرحلة عادة أسبوعين، وقد تصل إلى شهرين بحسب الأحوال المناخية[230].

كانت السفن ترسو، عمومًا، في ميناء ينبع (ميناء المدينة) التي كان يوجد فيها قلعة يرابط في داخلها 200 إنكشاري، وكان التجار يودعون فيه الحبوب المرسلة من مصر إلى الحجاز.

مثّلت جدّة المحطة النهائية للرحلة البحرية المصرية، وبفضل مرساها الواسع والمحمي من الريح، أدت دورًا تجاريًّا مهمًا، وأصبح لها باشا خاص مع وجود حامية تركية. أما سور المدينة، فكان مهدّمًا ومدفعيتها معطلة وخارج الخدمة. ووفقًا لنيبور كانت المدينة تتكون من ركام من الأكواخ العربية، فيما عدا بيوت التجار الجميلة كانت على ساحل البحر، والوكالات الكبيرة التي تُجرى فيها الصفقات التجارية. وكان التجار المصريون أكثر من يقيمون فيها، ولو موقتًا لرعاية شؤون تجارتهم، سواء أجاؤوها عن طريق البحر أم عبر قافلة الحج[231].

نبعت أهمية جدّة من قربها من مكة وبسبب النشاط التجاري الذي نجم عن مرور الحجيج فيها. كما أنها تقع في منتصف طريق البحر الأحمر، ما جعلها محطة التقاء تجار أوروبا والإمبراطورية العثمانية ومصر من ناحية، واليمن وشبه الجزيرة العربية والهند من ناحية أخرى، وكانت المحطة الأخيرة التي يتوقف عندها الأوروبيون، وأصبح للشركة الملكية في الهند موطئ قدم ثابتة في جدّة منذ عام 1727 [232].

كانت رحلة العودة من جدّة إلى السويس صعبة؛ إذ أُجبرت السفن على الانتظار في جدّة حتى موسم الشتاء وعودة الرياح الجنوبية غير المنتظمة، فكانت الرحلة تستغرق بين شهرين وأربعة شهور، وكثيرًا ما اضطرت السفن إلى الانتظار في شرم الشيخ أو الطور لوجود رياح مضادة لها حتى تشرين الأول/ أكتوبر أو تشرين الثاني/ نوفمبر، وبسبب هذه الأحوال المناخية الصعبة لم تستطع مراكب السويس إلا إنجاز رحلة واحدة ذهابًا وإيابًا إلى الحجاز طوال العام.

انتظمت الملاحة في البحر الأحمر، وكانت السفن تمخر عبابه شمالًا وجنوبًا، وإن كان يكتنف عملية الإبحار الكثير من المخاطر والمعوّقات التي أثّرت في حركة الملاحة، بل أوقفتها أحيانًا فترة طويلة؛ حتى تتمكن السفن من إعادة الإبحار مرة أخرى. والأكثر من ذلك، أدى بعض تلك المخاطر إلى غرق السفينة بمن فيها.

سادسًا: معوّقات الملاحة في البحر الأحمر ومخاطرها

تعددت معوّقات الملاحة في البحر الأحمر ومخاطرها، ولعل أهمها الرياح؛ إذ تهب على البحر الأحمر خمسة أنواع من الرياح، ذكرها ابن ماجد:

- **ريح الأزيب أو الجنوب**: تأتي من خليج عدن مخترقة البحر الأحمر وحتى السويس، ولا تنقطع، لا في زمن الموسميات الجنوبية الغربية، ولا في زمن الموسميات الشمالية الشرقية. ويقول ابن ماجد، شعرًا، في ذلك:

ومن هنا إن شئت باب المندم فارفع عن شعب تجره واحزم

فـي زمـن الأزيـب والـدبـور مـيّـر مـواسـمـك مـع البرور

ويقول عن وجود الأزيب في أقصى شمال البحر الأحمر:

ومـنـه للسويـس خد أوصافـي بـأزيب مؤلـم يبقـى صافـي

- **ريح الشمال**: يربطها ابن ماجد بالجنوب أو الأزيب، ويضع لها قاعدة غلبة الأزيب جنوبه، وغلبة الشمال شماله، فيقول: «فكلما أجنبت توسعت الجنوبية، وكلما اشتملت توسعت الشامية».

- **ريح الدبور**: تسمى أيضًا الرهدة والعولية: «لكن صاحبها متمكن من صلابة الرهدة، وهي ريح العولية، وتسمى الدبور في أصل أسماء الرياح»، ويضيف ابن ماجد: «إذا خرجت من جدّة أيام العولى من مائتين وعشرين إلى مائتين وثمانين فخير المجاري الارتفاع لبر العجم».

- **ريح الصبا**، التي يقول فيها ابن ماجد:

سرت نسمـة الفـردوس مـن أرض مكـة

بريـح الصبـا فاشتاقـت السيـر جـلـبـتـي

ومـوسـمـهـا سـبـعـون مـن بعـد مـايـة

إلى الـيـمـن الفيحـاء أرض المـحـبـة[233]

- **ريح الصورم**، وهي نسيم البر والبحر، ويحصر ابن ماجد هبوبها بين العجم، فيقول: «فإنه يقابل الصورم في خروجك من المرسى عند الصباح ودخولك المرسى عند المساء. وبر العرب ليس عليه صورم في خروجك ودخولك»[234].

ذكر ابن ماجد أيضًا فضل أرجوزة أبيه في سلامته من أخطار البحر الأحمر ودلالته على مسالكه الآمنة. وعلى الرغم من أنه كان يثق كثيرًا بمعارف والده، فإنه كان يعرف أن هناك أماكن مجهولة في البحر الأحمر تمثّل خطرًا على الملاحة، ولم يسمع عنها أحد. وحين حدّثه الربان المشهور عثمان الجازاني عن بعضها، قال ابن ماجد: «ولم أسمعه من غيره ولا من والدي، ولا من أهل البحر في أهل زماني من الربابين؛ أي ربابين الجبل واليمن»[235].

يقول بيير سيمون جيرار عن الرياح التي تهب وتؤثّر في الملاحة في ميناء القصير: «إن السفن العربية تكون عادة سيئة التجهيز؛ فقد يحدث في بعض الأحيان أن تنقطع كابلاتها حين تهب رياح الشرق بعنف، وهي الرياح الوحيدة التي لا يستطيع الميناء أن يكون في منأى عنها، ومع ذلك فهي نادرًا ما تهب»[236]. وعند حديثه عن ميناء السويس، يقول: «رياح الجنوب هي وحدها التي يكون بمقدورها أن تسبب بعض الاضطرابات، ومع ذلك فلن يكون ثمة خطر يخشى في هذه الحالة إذا ما كانت الكابلات التي تمسك بالعكس قوية لحد كافٍ، وإذا ما كانت السفن مجهّزة على نحو طيب»[237].

لم تكن الرياح في مطلق الأحوال عائقًا أمام الملاحة، بل أحيانًا تكون مساعدة لها؛ ففي الجزء الشمالي من البحر الأحمر، يتبين فصلان مختلفان؛ الصيفي، ويبدأ في أواخر أيار/ مايو حتى نهاية أيلول/ سبتمبر، فالرياح في هذا الموسم شمالية مستمرة ومنتظمة، وهو موسم إرسال السفن من السويس إلى جدّة. والفصل الآخر: بين كانون الأول/ ديسمبر ومنتصف شباط/ فبراير؛ إذ تهب الرياح الجنوبية، خصوصًا في ساحل الحجاز الممتد من جدّة وحتى المويلح، غير أن هذه الرياح تقلّ عند رأس محمد والطور؛ ما جعل السفن تتعثر في الكثير من الأحيان في الوصول إلى السويس، فتلقي مراسيها في الطور أو شرم الشيخ انتظارًا لموسم رياح الخماسين[238].

في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر، كانت الرياح الموسمية توجّه حركة الملاحة؛ فالسفن الآتية من الهند نادرًا ما كانت تتجاوز ميناء المخا أو ميناء جدّة، خشية أن تفوتهم الرياح الموسمية التي تقودهم إلى هذين الميناءين[239].

إضافة إلى الرياح، نجد الصخور التي يذكر بتس كثرتها «ما نكاد ننتهي من رؤية بعضها حتى نرى بعضها الآخر [...] وأحيانًا تكون قريبة من السطح حتى يمكنك إلقاء حصاة عليها. وبعض هذه الصخور أضخم من غيرها. وبعضها يبدو كجزيرة، وبعضها يبرز بالفعل فوق سطح الماء، وبعضها تحت سطح الماء بقليل؛ لذا فقد كنا نرسو كل مساء باتجاه الريح لصخرة أو أخرى»[240].

تعد الشعاب المرجانية أيضًا من أهم المخاطر التي تؤثر في الملاحة في البحر الأحمر، والتي يسميها ابن ماجد الأوساخ، فيقول: «لأن بحر قلزم العرب أوسخ بحور الدنيا، وسلكه الناس أكثر من بحور جميع الدنيا، لأجل البيت العتيق، وزيارة الرسول صلى الله عليه وسلم، ولأجل المعاش والمراح والمجيء بالطعام». وقال إنه صحح ما شاب أرجوزة والده من الخلل، وزاد عليها: «وقد أصلحنا له منها ما رأيناه فيها من الخلل، ورتّبنا ما لم يكن فيها»؛ لكنه يعبّر مرة بعد مرة عن ثقته الكاملة بالتعليمات والملاحظات التي أوردها والده الذي كان لا يتفق، كما يبدو مع ممارسات الربابنة والنواخذة، أصحاب السفن في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي. كما أكد صواب رأي والده في أثناء حديثه عن البحر الأحمر: «فقد أخبرتك بجميع تكياته المخبورات بالقياس والمجرى والتجريب»، ويستطرد محذرًا من بعض شعابه الخطرة، ناصحًا قارئَه: «واعلم أن البلد على حوالي شُعَارة ثلاثة وعشرون باعًا، ومن كشران إلى مُرْخات خمسة وأربعون باعًا، فافهم ذلك، فترجع إلى فَرَسان لأنها من المهمات. فإن والدي كرَّرها عليَّ ودخلتُها. وكانت سلامتي على أقوال الوالد لا على معرفة الربان بمشيئة الله تعالى وقضائه وقدره»[241].

كان ابن ماجد يعلم أن هناك أماكنَ مجهولةً في البحر الأحمر تمثّل خطرًا على الملاحة، ولم يسمع عنها أحد، على الرغم مما كان يعرفه عنه من أبيه وغيره، «ولم أسمعه من غيره ولا من والدي ولا من أهل البحر في أهل زماني من الربابين»[242].

هناك من يشير إلى أن هذه الشعاب المرجانية التي تعترض سير السفن في البحر الأحمر، تمتد على شكل أشرطة طويلة موازية الساحل، وقد تتصل به في الكثير من جهاته، فتبرز كإفريز مستوٍ يلازم الشاطئ أميالًا عدّة. وقد تظهر هذه الشعاب أحيانًا في وقت الجزْر، لكن غالبًا ما تكون تحت سطح الماء على عمق يصل إلى

1.5 متر في شكل هضاب مرجانية مليئة بالتجاويف والحفر والكهوف والأحواض العميقة التي تمثل في مجموعها خطرًا فادحًا على الملاحة[243].

كانت السفن تسير عادة بمحاذاة الساحل، لذا كثيرًا ما اصطدمت بهذه الشعاب وتعرضت للدمار[244]؛ ففي عام 1136هـ/ 1723م مثلًا، غرقت أربعة مراكب: أبو راوية في ينبع، والنجار في الباحة، وأبو زعبل في الطور، والبواب في الحمراء، وكان لاصطدام المركبين الأخيرين بالجزر المرجانية الأثر الأهم في غرقهما[245].

تعددت حوادث الملاحة وتكررت، ففي عام 1762 احترقت سفينة بسبب طيش النساء المتكدسات في قمرتها، وبعد هذا الحادث بأعوام عدة كتب جيمس بروس في رحلته إلى شبه الجزيرة العربية في عام 1769 أنه رأى ثلاث سفن كانت محملة بالحبوب تغرق بين القصير وينبع بسبب حمولتها الزائدة والمفرطة؛ فالقمح المكدس حتى منتصف صاري السفينة كان مبللًا بالماء، وتسبب ذلك في زيادة الوزن إلى حد جعل السفينة تغطس في المياه سريعًا عندما هاج البحر وارتفع الموج قليلًا.

في عام 1699، هبت ريح قوية أغرقت سفينتين كانتا لباشا القاهرة، وغرقت اثنتا عشرة سفينة كانت تحمل 3000 فردة بن، ما أدى إلى ارتفاع سعره. وفي عام 1748، اشتعلت النار في إحدى السفن التي تخص الباشا بسبب عمل إجرامي من القبطان والبحارة. وبلغ عدد من قضَوا حرقًا وغرقًا 25 شخصًا، وفُقدت بضائع قدّرت بمبالغ كبيرة.

وفي عام 1761، غرقت سفينتان في عاصفة هبت على جنوب الطور. وفي عام 1782 بددت عاصفة أخرى أسطولًا في السويس أسفر عن غرق خمس سفن[246].

كان التجار، عادة، يوزعون رسائلهم بين الكثير من السفن، لتفادي الخسائر الناجمة عن تلك الحوادث؛ فعلى سبيل المثال: في عام 1673، أرسل خليل جوربجي عزبان 374 قنطارًا من البن إلى السويس، شحنها على اثنتي عشرة سفينة مختلفة، بحصة تصل إلى عشر فردات للسفينة الواحدة. ونجد مجموعة كبيرة من التجار توزع بضائعها على الكثير من المراكب لتفادي الغرق[247] الذي تعددت حوادثه على نحو بعيد؛ إذ أشارت سجلات محكمة القسمة العربية إلى غرق أحد التجار الأرمن في البحر الأحمر، وهو في طريقه من مصر إلى القدس[248].

كان لارتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الرطوبة في البحر الأحمر وتأثير ذلك في سواحله أثره في صعوبة الملاحة؛ فالبحر الأحمر يخترق مناطق مختلفة في تيارات الهواء، ومعظم مناخ هذه المناطق صحراوي يتميز بالجفاف، خصوصًا في الشمال، إضافة إلى الفقر الشديد في موارد المياه العذبة على طول شريطه الساحلي، حيث لا توجد أنهار تصب في تلك المناطق[249].

كان «العربان» يتعرضون للسفن إذا جنحت في أثناء الليل في أحد الخلجان أو الثغور فيهاجمونها[250]؛ ففي عام 1114هـ/ 1703م هاجم عربان الصوالحة[251] مركبًا قبل وصوله إلى السويس، ونهبوا منه سبعمئة وخمسين فرق بن. وفي عام 1124هـ/ 1712م نهب عربان الصوالحة أيضًا مركبًا في الطور وسلبوا

ما فيه، وكان خمسمئة فرق بُن، وسبعمئة قطعة بخور، إضافة إلى التوابل والقماش. وفي عام 1175هـ/ 1761م نهب عربان الطور كامل حمولة سفينة من القمح في أثناء تزوّدها بالماء.

كانت الحرائق من الحوادث الشائعة في السفن؛ إذ تعرض مركب للحريق مرتين في عام 1176هـ/ 1762م بسبب انقلاب الكانون (الموقد) الذي تطبخ عليه النساء. وفي عام 1161هـ/ 1748م شب حريق ضخم في مركب كان على أهبة الاستعداد للسفر إلى جدّة، وعند الفجر وفي أثناء الإقلاع، شب الحريق، ولم ينج من ركابه إلا قليل، وكان عددهم 250 شخصًا[252].

نخلص مما سبق إلى أن العرب كانوا على دراية واسعة بعلم الملاحة، وظهر منهم ملاحون جابت شهرتهم الآفاق، أمثال ابن ماجد الذي ترك لنا تراثًا كبيرًا في هذا المجال لا يزال قيد الدرس والفحص.

تعددت موانئ البحر الأحمر أيضًا، وكان ميناء السويس القلزم أهمها، باعتباره مركزًا للعمليات العسكرية منذ عصر سلاطين المماليك وطوال القرن السادس عشر؛ إذ كانت الحملات العسكرية تنطلق منه لمواجهة البرتغاليين في البحر الأحمر وبحر العرب والمحيط الهندي.

انتشرت السفن في البحر الأحمر، سواء الشراعية أو المجدافية، التي تجاوز سعر بعضها مليون بارة، وهو مبلغ كبير بمقياس ذلك العصر، وكانت تصنع بعناية فائقة في ترسانة السويس، وتوافر لها قباطنة مدربون، ذكر ابن ماجد صفاتهم وكانت الأخلاق أولاها، إضافة إلى الإلمام بفنون الملاحة وعلم الفلك وقواعد الملاحة وخصائص المياه وغيرها.

أغلقت الدولة العثمانية البحر الأحمر في وجه الملاحة الأجنبية، ولم يكن لها أن تتجاوز ميناء جدّة شمالًا، وإن انتهى ذلك الأمر في القرن الثامن عشر، وظهرت المراكب التجارية التي كان يمتلكها الباشوات والأمراء والأثرياء من التجار.

بيد أن الملاحة في البحر الأحمر لم تكن يسيرة، إلى درجة أن ابن ماجد يعدّ البحر الأحمر «أوسخ بحار الدنيا»؛ حيث تنشط فيه الرياح المتعددة، والشعاب المرجانية والتجاويف والحفر والكهوف، إضافة إلى الحرائق التي كانت تهب في السفن أحيانًا، وهجمات البدو ونهبهم.

بقي البحر الأحمر، على الرغم من ذلك كله، شريانًا ملاحيًّا مهمًا للغاية، خصوصًا من الناحية التجارية، وهو موضوع الفصل التالي.

---

(173) أحمد طربين، «النظر والتجريب في منهج المعلم أحمد بن ماجد رائد علم الملاحة الفلكية في العصر الحديث»، في: إبراهيم خوري [وآخرون]، **الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد**، ج 1 (اللاذقية: دار الحوار للنشر والتوزيع؛ الشارقة: اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، 1991)، ص 115.

(174) جُلفار: وتنطق كذلك جُرُّفار (بالضم والتشديد وفاء وألف وراء) ذكرها ياقوت الحموي في **معجم البلدان**، وقال: إنها «مدينة محصنة، وأكثر ما سمعتهم يسمونها جلفار»، وهي ملاصقة لرأس الخيمة إحدى الإمارات السبع

لدولة الإمارات العربية المتحدة الحالية. للمزيد من المعلومات، يُنظر: فالح حنظل، «مدينة جلفار في التاريخ»، في: المرجع نفسه، ص 95.

(175) طربين، ص 115-116.

(176) شهاب الدين أحمد بن ماجد، **الفوائد في أصول علم البحر والقواعد**، تحقيق إبراهيم خوري وعزة حسن (دمشق: المطبعة التعاونية، 1971)، ص 343.

(177) محمد حسن العيدروس، «ابن ماجد الملاح الفلكي»، في: خوري [وآخرون]، ص 159.

(178) سالم سعدون المبادر، «ابن ماجد الرائد الأول في تطوير فن الملاحة العربية»، في: خوري [وآخرون]، ص 188-189.

(179) المرجع نفسه، ص 198.

(180) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، **التاريخ الأوروبي الحديث والمعاصر** (القاهرة: دار الكتاب الجامعي، [د. ت.])، ص 44.

(181) جورج فاضلو حوراني، **العرب والملاحة في المحيط الهندي**، ترجمة يعقوب بكر (القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1958)، ص 25-26.

(182) طارق عبد العاطي غنيم بيومي، **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر** (1226-1265هـ/ 1811-1848م) (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 21-22.

(183) محمد صبري محسوب، **العالم العربي: دراسة جغرافية** (القاهرة: دار الفكر العربي، 2002)، ص 22.

(184) عبد الحميد حامد سليمان، **تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995)، ص 44.

(185) ناصرة عبد المتجلي إبراهيم، **الإسكندرية في العصر العثماني: الحياة الاقتصادية والاجتماعية**، تقديم لطيفة سالم (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2013)، ص 104-105.

(186) بيير سيمون جيرار، **وصف مصر: موسوعة الحياة الاقتصادية في القرن الثامن عشر: الزراعة - الصناعات والحرف - التجارة**، ترجمة زهير الشايب، ج 4 (القاهرة: دار الشايب للنشر، 1978)، ص 272-273.

(187) حسام محمد عبد المعطي، **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 146.

(188) جيرار، ج 4، ص 269.

(189) المرجع نفسه.

(190) عبد القادر بن محمد الجزيري، «درر الفوائد المنظمة في أخبار الحاج: طريق مكة المكرمة»، مخطوط دار الكتب، رقم 1570، ورقة 4؛ إبراهيم، ص 105.

(191) سميرة فهمي علي عمر، **إمارة الحج في مصر العثمانية** (923-1213هـ/ 1517-1798م) (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2001)، ص 268.

(192) أحمد عزت عبد الكريم [وآخرون]، **تاريخ العالم العربي في العصر الحديث** (القاهرة: [د. ن.]، [د. ت.])، ص 268.

(193) محمد رفعت رمضان، **علي بك الكبير** (القاهرة: دار الفكر العربي، 1950)، ص 139.

(194) دانيال كريسيليوس، **جذور مصر الحديثة**، ترجمة وتعليق عبد الوهاب بكر (القاهرة: مكتبة نهضة الشرق، 1985)، ص 169.

(195) محمد عفيفي، **الأوقاف والملاحة البحرية في البحر الأحمر في العصر العثماني** (دمشق: المعهد الفرنسي للدراسات العربية، 1995)، ص 90-91؛ عبد المعطي، ص 150.

(196) فائق بكر الصواف، **العلاقات بين الدولة العثمانية وإقليم الحجاز في الفترة ما بين** 1293-1334هـ (1876-1916م) (القاهرة: جامعة الأزهر، 1978)، ص 38.

(197) عمر، ص 269.

(198) عبد المعطي، ص 152؛ بيومي، ص 26.

(199) عبد المعطي، ص 152.

(200) العيدروس، ص 171-172.

(201) الثالر عملة نمساوية كانت سائدة في تلك الفترة.

(202) العيدروس، ص 174-175؛ أندريه ريمون، **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر**، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، مراجعة وإشراف رءوف عباس، ج 1 (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2005)، ص 232.

(203) عبد المعطي، ص 161-162.

(204) الريال الحجر عملة كانت سائدة في ذلك العصر، وتعادل قيمته 90 نصف فضة.

(205) عبد المعطي، ص 162-163.

(206) علاء طه رزق، **دراسات في تاريخ عصر سلاطين المماليك** (القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2008)، ص 143-144.

(207) لمزيد من المعلومات، يُنظر: السيد عبد العزيز سالم، **البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي** (الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، 1993).

(208) ريمون، ص 227-228.

(209) المرجع نفسه، ص 228.

(210) سجلات محكمة الباب العالي: س 292، ص 271، م 399، 14 رجب 1192هـ - 8 آب/أغسطس 1778م؛ جيرار، ج 4، ص 269-270؛ ريمون، ص 228-229.

(211) ريمون، ج 1، ص 229.

(212) جوزيف بتس، **رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة**، ترجمة ودراسة عبد الرحمن عبد الله الشيخ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995)، ص 41؛ ريمون، ج 1، ص 231.

(213) المرجع نفسه، ص 234.

(214) لمزيد من المعلومات، يُنظر: يلماز أوزتونا، **موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري** 629-1341هـ/ 1231-1922م، ترجمة عدنان محمود سليمان، تنقيح ومراجعة محمود الأنصاري، ج 3 (بيروت: الدار العربية للموسوعات، 2010)، ص 436-437.

(215) محمد عفيفي، **الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1991)، ص 183-184.

(216) العيدروس، ص 157-158.

(217) ريمون، ج 1، ص 234-235.

(218) عبد العزيز الشناوي، **الدولة العثمانية: دولة إسلامية مفترى عليها**، ج 1 (القاهرة: الأنجلو المصرية، 1980)، ص 21-22.

(219) عبد المعطي، ص 125-153.

(220) ريمون، ج 1، ص 237.

(221) المرجع نفسه، ص 237-238.

(222) عبد المعطي، ص 153-154.

(223) سليمان، ص 310.

(224) بيت قازدوغلي من أهم البيوتات المملوكية في مصر العثمانية، أدى دورًا مهمًّا في الصراعات السياسية والعسكرية. ينظر: Jane Hathawy, The Politics of Households in Ottoman Egypt: The Rise of the *Qazdaglis*, Cambridge Studies in Islamic Civilization (New York: Cambridge University Press, 1997).

(225) القسمة العسكرية، س 147، ص 17، م 25، (1152هـ-1739م).

(226) الصالحية النجمية، س 516، ص 26، م 67، (1148هـ-1737م)؛ الباب العالي، س 225، ص 37، م 45، (1157هـ-1744م)؛ سجلات محكمة القسمة العسكرية، س 139، ص 313، 314، م 412، (1147هـ1734م).

(227) عبد المعطي، ص 156-157.

(228) نرى أن ذلك ضرب من ضروب الرفاهية، خصوصًا أن الكثير من حوادث غرق السفن كان نتيجة حمولتها الزائدة، بل إن بعضها كان يسحب قوارب محملة، إضافة إلى حمولتها التي كانت تتمثل في بعض الجوالات المربوطة حول السفينة من الخارج.

(229) كارستين نيبور، **رحلة إلى بلاد العرب وما حولها** (1761-1767)، ترجمة مصطفى ماهر، ج 1 (القاهرة: المطبعة العالمية، 1977)، ص 432.

(230) المرجع نفسه، ص 432-433.

(231) ريمون، ج 1، ص 242-243.

(232) المرجع نفسه، ص 243-244.

(233) إبراهيم خوري، «أحمد بن ماجد منظر الملاحة العربية في بحر الهند في القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي»، في: إبراهيم خوري [وآخرون]، **الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد**، ج 1 (اللاذقية: دار الحوار للنشر والتوزيع؛ الشارقة: اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، 1991)، ص 60.

(234) المرجع نفسه، ص 59-60.

(235) طربين، ص 119-120.

(236) جيرار، ج 4، ص 269.

(237) المرجع نفسه، ص 273.

(238) عبد المعطي، ص 157.

(239) ريمون، ج 1، ص 226.

(240) بتس، ص 42.

(241) طربين، ص 119-120.

(242) المرجع نفسه، ص 120.

(243) رزق، ص 146.

(244) فاروق عثمان أباظة، **عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر** 1839-1918م (القاهرة: الهيئة العامة المصرية للكتاب، 1987)، ص 20-21.

(245) عبد المعطي، ص 159-160.

(246) ريمون، ج 1، ص 235-236.

(247) المرجع نفسه، ص 236-237.

(248) القسمة العربية، س 116، ص 241-242، م 469، 1173هـ-1760م؛ جمال كمال محمود، «الأرمن في مصر في العصر العثماني»، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، 2005.

(249) أباظة، ص 202.

(250) اتخذ بعض القبائل العربية من السلب والنهب وسيلة لحياة كثير من أفرادها، فشنت الهجمات خلال العصر العثماني الطويل. لمزيد من المعلومات، يُنظر: جمال كمال محمود، «هجمات البدو وآثارها الاقتصادية والاجتماعية في ريف الدلتا في العصر العثماني»، في: **البدو في الوطن العربي عبر العصور** (القاهرة: دار المعارف، 2015)، ص 174.

(251) الصوالحة قبيلة حجازية تنتسب إلى قبائل حرب، هاجر أفرادها إلى الطور، ثم زحفت موجات كبيرة منهم إلى ولاية القليوبية، واستقروا فيها. لمزيد من المعلومات، يُنظر: سميرة فهمي عمر، «دور عربان الوجه البحري في تاريخ مصر العثمانية 926-1213هـ/1517-1798م»، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 1992، الإسكندرية، ص 68.

(252) عبد المعطي، ص 160-161.

الفصل الخامس
التجارة عبر البحر الأحمر

تُعدّ التجارة أحد أهم النشاطات الاقتصادية التي مارسها الإنسان عبر العصور؛ فمنذ العصر الفرعوني تطالعنا المصادر بالرحلات التجارية، سواء إلى فينيقيا أو إلى بلاد بونت.

كان البحر الأحمر من أهم الشرايين التي تدفقت عبرها التجارة، فكانت السفن تسير شمالًا، تمخر عبابه محملة بالسلع والبضائع، سواء من جنوب شرق آسيا وشرق أفريقيا أو من شبه الجزيرة العربية.

وصلت أهمية البحر الأحمر إلى قمتها إبان عصر سلاطين المماليك الذين احتكروا بالفعل التجارة الشرقية، ما أثر على نحو بعيد في دول أوروبا، ودفع البرتغاليين إلى البحث عن طريق بديلة من البحر الأحمر.

بعد محاولات، نجح البرتغاليون في كشف طريق رأس الرجاء الصالح، وبدأت السلع الشرقية، خصوصًا التوابل ذات الأهمية الخاصة في أوروبا في العصور الوسطى، تتدفق إلى أوروبا عبر الطريق الجديدة، وهو ما أنزل ضربة قاصمة باقتصاد سلطنة المماليك، وساهم مع عوامل أخرى، ليس هنا مجالها، في سقوطها.

لم يقف البرتغاليون عند هذا الحد، بل حاولوا أيضًا السيطرة على البحر الأحمر والتوغل فيه شمالًا، ما دفع السلطان الغوري إلى تجهيز قوة بالتعاون مع الدولة العثمانية - الدولة الإسلامية الفتية في ذلك العصر - بيد أن محاولات المماليك باءت بالفشل، وسقطت سلطنة المماليك ذاتها في أيدي العثمانيين الذين ورثوا أملاكها، وكذلك دورها في الدفاع عن هذا البحر. نجح العثمانيون فعلًا في الدفاع عنه، وبدأت التجارة الشرقية تتدفق عبره لتصل إلى القاهرة، ومنها إلى أوروبا.

تعددت البضائع والسلع التي كانت تمر عبر البحر الأحمر، مثل البن والتوابل والأقمشة الهندية، إضافة إلى البخور والمرّ والصبر والعاج والخزف الصيني ومسحوق الششم، وغيرها. وبذلك عادت إلى البحر الأحمر أهميته التجارية واستمر في أداء دور مهم في التجارة الشرقية.

خضع البحر الأحمر للسيادة العثمانية، ثم اجتاح العثمانيون شبه الجزيرة العربية، فسيطروا على الساحل الشرقي، ثم على سواكن على الساحل الغربي في عام 1557، وأنشأوا فيها حامية عثمانية، كما استولوا على مصوع وزيلع، وأقاموا في الثانية جمركًا وأسطولًا، كما سيطروا على سواحل البحر الأحمر الآسيوية والأفريقية كلها. وتكونت ولاية الحبشة العثمانية من سناجق ابريم وحرقيقو ومصوع وزيلع والأراضي الواقعة على شواطئ البحر الأحمر من حدود مصر حتى خليج عدن، وكذلك قلعة جدّة على ساحل الحجاز. وبذلك أحكمت الدولة العثمانية السيطرة على البحر الأحمر[253].

يعد البحر الأحمر شريانًا حيويًّا للمواصلات، ووسيلة للتبادل التجاري والحضاري بين البلدان المحيطة به من جانب، وبينها وبين البلدان الأخرى من جانب آخر[254]. وكان للوجود العثماني فيه - كما رأينا - دوره في مواجهة الخطر البرتغالي، وإحكام السيطرة عليه وغلقه أمام الملاحة الأوروبية[255].

كانت مصر بفضل موقعها الجغرافي على إحدى أهم الطرق الرئيسة بين أوروبا وآسيا مركز عبور ونقل شبه إجباري لبضائع التجارة الشرقية، بصرف النظر عن أوضاعها الداخلية أو الخارجية؛ إذ أدت هذا الدور

ببراعة خلال العصور الوسطى، وعلى نحو يشهد على قوة اقتصادها وقوة ماليتها ومركزها السياسي الذي وظفته لتأمين تجارة التوابل في مصر خلال عصر سلاطين المماليك.

كان لتدهور دور التجار الكارمية، ثم لوفاة آخرهم بدر الدين عليبة، واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، وتوغل البرتغاليين في البحر الأحمر بعد ذلك، أثر كبير في التجارة الشرقية عبر مصر(256)؛ إذ تلقت تجارة البحر الأحمر ضربة قوية بتحويل طرق التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح ابتداءً من عام 1498؛ فخسرت الدول المسيطرة على هذا البحر الكثير نتيجة ذلك؛ وبسبب الرسوم التي كانت تجبى على تجارة الترانزيت والعبور(257).

رأى البرتغاليون، منذ وصولهم إلى الشرق، أن مهمتهم الأساسية تنحصر في فرض احتكارهم على تجارة التوابل، ولهذا حاولوا تدمير القوة المملوكية، ثم العثمانية البحرية، وإلغاء تجارة العرب البحرية، وفي الحصيلة، غلق طريق مكة التجارية(258).

مع وصول العثمانيين إلى البحار العربية، كان عليهم أن يستغلوا أي توقف لحربهم في أوروبا؛ ليواجهوا منافسة البرتغاليين، بعد أن اشتدت مزاحمتهم لهم في الأسواق التجارية، أو ليعالجوا الأزمات الاقتصادية التي كانت تعانيها ولايات الشمال الأفريقي، وليضمنوا وصول الذهب الأفريقي إلى السلطنة، ولتأمين وصول حجاج الهند إلى مكة وحمايتهم، وحماية مسلمي الهند من الخطر البرتغالي، ما دفعهم إلى التدخل؛ ففي عام 945هـ/ 1538م دخل سليمان باشا عدن، وفي عام 965هـ/ 1557م تمكّن أزدمر باشا من السيطرة على سواحل البحر الأحمر الأفريقية، على نحو أنزل ضربة قاسية بمحاولات البرتغاليين احتكار التجارة الشرقية(259).

ومثَّل ظهور الأوروبيين في المنطقة التي كانت ميدانًا قاصرًا، حتى ذلك الحين، على الملاحين والتجار العرب والهنود، تطورًا حقيقيًّا، ثم بدأ مشروعهم الاستعماري بصورة مبكرة للبلاد المنتجة التوابل القيّمة حين كسر طوق التجارة التقليدية، وأثّر بدرجة كبيرة في مكانة البحر الأحمر في التجارة الدولية ولو إلى حين، وإن سيطر العثمانيون سيطرة شبه كاملة على البحر الأحمر الذي أصبح في مأمن من محاولات الأوروبيين اختراقه، ما عدا بعض الهجمات المحدودة التي كانت تتعرض لها المخا ذات الأهمية الكبيرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر؛ إذ حل البن بالتدرج محل التوابل الواردة من مصادر بعيدة جدًّا؛ لكن تأمين الملاحة في البحر الأحمر التي وفّرتها الدولة العثمانية مكّن تجار القاهرة من أن يشيّدوا إمبراطورية تجارية جديدة بعد أن طويت صفحة الكارمية(260).

أولًا: تطور تجارة البحر الأحمر

شهد النصف الثاني من القرن السادس عشر تراجع سيطرة البرتغاليين على الطرق التجارية، وبدأت موانئ البحر الأحمر تقوم بدورها في إمداد المدن الإيطالية والفرنسية بالتوابل والبهارات مرة أخرى(261).

انتعشت الحركة التجارية عبر موانئ الشرق؛ ففي النصف الثاني من القرن السادس عشر قدّم القنصل

البندقي[262] في القاهرة تقريرًا أشار فيه إلى أنه سُمح للتوابل القادمة إلى القاهرة بأن تمرّ بوساطة الجنود البرتغاليين الذين يحكمون الهند عبر البحر الأحمر لمصلحتهم ضد أوامر ملكهم؛ ليجنوا أرباحًا ببيع القرفة والقرنفل وجوز الهند وغيرها، ما يوضح أن الجيل الثاني من البرتغاليين (المولودين في الهند) فضّل مصالحه الذاتية على مصالح ملكه وأرباحه، كما أن احتكار البرتغاليين تجارة التوابل ورفعهم أسعارها في أوروبا بصورة لافتة، معتمدين على محاصرتهم الشواطئ العربية، أدّيا إلى تزايد الطلب عليها في موانئ الشرق التي كان عليها أن تبحث عنها لإخراجها[263].

إضافة إلى دعم الدولة العثمانية الحركة التجارية من خلال تأمين عمليات الملاحة في البحر الأحمر، وافق السلطان مراد الثالث (982-1003هـ/ 1574-1595م) على طلب والي اليمن حسن باشا (988-1014هـ/ 1580-1605م) بإعفاء السفن التجارية التي تمر بين المخا والسويس من الرسوم الجمركية في جدّة وينبع، وأمر السلطان أيضًا بعدم تحصيل ضرائب على السلع التي يحملها الحجاج اليمنيون إلى مكة[264].

عادت الحركة التجارية إلى موانئ البحر الأحمر في الفترة من 957-978هـ/ 1550-1570م، وبدأت التوابل تجد طريقها إلى أغلب دول أوربا من المشرق العربي، وانتعشت تجارة التوابل في الإسكندرية بشكل كبير.

بقيت جدّة وموانئ مصر تحتفظ بدورها الأول في التجارة بين أوروبا والشرق الأقصى، مزوِّدة أجزاء الإمبراطورية العثمانية والغرب الأوروبي بكميات كبيرة من التوابل[265]، إلى أن استولت هولندا على المحيط الهندي نحو عام 1038هـ/ 1629م. وأشار جوزف بتس، في رحلته إلى مصر، إلى وجود بضع مئات من الخانات يبلغ ارتفاعُ كلٍّ منها ثلاث طبقات[266].

ظهر في مصر منصب شاه بندر التجار- رئيس التجار أو كبير التجار[267]. وتُظهر ضخامة تركات هؤلاء التجار إبان تلك الفترة عظم الحركة التجارية عبر البحر الأحمر.

إن دخول منتج جديد، البن اليمني، مجال التجارة عبر البحر الأحمر، وازن تجارة التوابل التي يحصل عليها الأوروبيون[268]، على الرغم مما أصاب التجارة من ضعف بعد وصول الهولنديين والإنكليز ثم الفرنسيين إلى المياه الشرقية.

لم يكن تأثير اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ضربة قاضية للتجارة عبر البحر الأحمر، وإن مثّل نسبة ليست هينة منها، إلا أن توازنًا بدأ يطرأ مرة أخرى على التجارة في هذا الشريان المهم في تلك المنطقة الأهم في العالم بالنسبة إلى التجارة وقتئذٍ. وتعددت البضائع التي كانت السفن تنقلها عبره.

ثانيًا: البضائع التي تمر عبر البحر الأحمر

لسنا بصدد حصر البضائع التي تمر عبر البحر الأحمر بقدر ما نحاول الإشارة إلى التجارة عمومًا، وأمثلة

الكميات والتقديرات «المتاحة منها»، لنخرج بفكرة عامة عن دور هذا البحر في التجارة في ذلك العصر.

1 – البن

البن أو القهوة، ذلك المشروب الذي ربما لا يخلو بيت في العالم منه؛ وفور ظهوره وبداية تداوله، دار حوله جدل واسع بين الفقهاء، حتى توصلوا إلى صيغة توافقية تبيح تناوله، وهناك من يقول عن شربه: «والحق إنه في ذاته لا إسكار فيه، وإنما فيه تنشيط للنفس»[269]. ويقرّ آخر بفوائده: «وهناك من أقر بأهمية البن وفوائده لجسم الإنسان»[270].

في عام 1534، حصل هياج شعبي في أثر خطبة لأحد الدعاة المعارضين للبن، ترتب عليها نهب المقهى، غير أن مذاق القهوة فرض نفسه على الجميع من دون مقاومة، وأنهت السلطات الدينية هذه المسألة، وشاع تناول القهوة بين الجميع تقريبًا، إلى درجة أن الرحالة التركي أوليا جلبي حصر 643 مقهىً في القاهرة. وبعد قرن ونصف قرن، وصل عدد المقاهي إلى 1350 مقهىً، منها 1200 في القاهرة وحدها على حد ما أورده علماء الحملة الفرنسية، وانتشرت المقاهي في أنحاء الدولة العثمانية[271].

يذكر جيرار أن بن اليمن يكاد يكون السلعة الوحيدة التي يجري استيرادها إلى مصر عن طريق ميناء القصير الذي تصله عن طريق ميناءَي ينبع وجدّة، ويراوح سعر بيع القنطار زنة القاهرة في ينبع بين 12 و15 قرشًا إسبانيًّا، ويدفع عنه 15 مدينيًّا مصاريف و20 مدينيًّا رسوم خروج. وتتم الرحلة إلى القصير عادة في ثلاثة أيام، وينقص سعر قنطار البن من جدّة بمقدار قرشين من سعر مثيله من ينبع، لكن يعوض هذا الانخفاض في السعر برسم يبلغ 300 مديني يحصّل لحساب شريف مكة، وتكلفة المصاريف من جدّة إلى القصير من 36 إلى 40 مدينيًّا للقنطار الواحد[272].

تصل إلى السويس خمسون أو ستون باخرة من جدّة، تحمل البن والصمغ[273]. وتحصل من البن الوارد من القصير ثلاثة قروش ونصف قرش عن القنطار في قنا، وإذا أضيفت إليه الرسوم حتى خروجه من قنا، نجد أن جملة الرسوم تساوي نحو ثلث ثمن البن نفسه[274]. وفي مقابل البن وعقاقير الجزيرة العربية وسلع الهند التي تصل بوساطة السفن العربية، تعود هذه السفن محملة بالقمح والدقيق والفول والعدس والسكر والزبدة وزيت الخس وزهور القرطم ونسيج الكتان[275].

يُنقَل البن من السويس إلى القاهرة على ظهور الجمال، حيث يحمل منه كل جمل بين 5 و6 قناطير، في مقابل 90 مدينيًّا رسم نقل[276].

يُذكر أن مقابل بنّ المخا الذي كان يُباع في أسواق القاهرة وحدها في القرن السابع عشر، وصل إلى نحو نصف مليون جنيه إسترليني، حيث يجد طريقه إلى أسواق شتى في أوروبا واليونان واسطنبول وسورية، ويستهلك بعضه في مصر[277].

بدأت تجارة البن الدولية في أوائل القرن السادس عشر[278]، حيث حلّت محل التوابل والعقاقير في مصر منذ القرن السابع عشر، وكان انتشاره مذهلًا مع أن اكتشافه كان حديثًا، آنذاك.

وصل البن إلى مكة في بداية القرن الخامس عشر، وظهر في مصر خلال العقد الأول من القرن السادس عشر، بداية في حي الأزهر، من طريق صوفية اليمن الذين كانوا يستعملونه لتيسير ممارساتهم الدينية، ثم انتشر في القاهرة على الرغم من معارضته المستمرة التي لم تهدأ إلا ببطء وئيد[279].

أدى البن دورًا كبيرًا في التجارة الدولية باعتباره منتجًا جديدًا، احتكر اليمن إنتاجه خلال هذه الفترة، وشهد إقبالًا متزايدًا في أنحاء الإمبراطورية العثمانية وأوروبا. واستأثرت مصر وحدها بنصف الكمية التي كان اليمن ينتجها، فكان يصلها نحو مئة ألف قنطار منه في كل عام 30 ألف فرق[280]؛ وكان يعاد تصديره من مصر إلى اسطنبول وأوروبا والمغرب العربي[281]، وكان السلعة الأساسية للتجارة الخارجية لمصر. ويذكر المؤرخ أحمد شلبي بن عبد الغني عن بدء انتشاره في مصر، في حوادث جمادى الآخرة 943هـ/ تشرين الثاني/ نوفمبر 1536م ما نصه: «فشَت القهوة والقهاوي وكان رطل البن بأربعة أنصاف»[282].

ممّا يجدر ذكره أن تصدير البن كان محظورًا على السفن الأوروبية واليونانية أيضًا، على الرغم من أنها من رعايا السلطان، وإن بقي التدليس يهيئ دومًا له أن يدخل ضمن حمولات هذه السفن، في مقابل بعض الهدايا[283].

كان البن الوارد من ميناء السويس معفىً من الضرائب حتى عام 981هـ/ 1573م، وأصبح بذلك جمرك السويس من أكثر الجمارك المصرية دخلًا[284]. وارتفعت الرسوم المقررة على البن؛ إذ أمر الباب العالي في الربع الأول من القرن الثامن عشر بزيادة الرسوم المقررة عنه لتبلغ 146 مدينيًّا عن كل فرد لمصلحة أمير الحج؛ كما فرض البكوان إبراهيم ورضوان لحسابهما خمس بوطاقات أخرى عن كل فرد، أما علي بك الذي تلاهما، فغالى فيها، حتى وصلت في عهد مراد بك وإبراهيم بك إلى 18 بوطاقة[285].

فور وصول السفن المحملة بسلع الجزيرة العربية والهند إلى شاطئ السويس، كان أفندي الإدارة في الجمرك - وهو يحمل اسم قاضي البهار - يرسل إلى المرفأ كاتبًا موكلًا بتقدير واردات البن، ويحرَّر بيان بأسماء التجار الذين وردت هذه السلع إليهم، ويرسل هذا البيان إلى قاضي البهار؛ ليتخذ منه أساسًا لتقدير الرسوم واجبة السداد التي قررها الباشا والبكوات وتوزيعها، وكان تسليم البن فور هذا الإجراء، ويسدد أصحابه الرسوم التي قدرت عليه[286].

في القرن الثامن عشر، وجدت أسر تجارية، أصبحت في منزلة «شركات» تجارية كبيرة تقوم بعمليات الاستيراد والتصدير والتوزيع في الوقت نفسه، وكان بعض هذه الأسر يسيطر على معظم الوكالات التجارية التي كانت قائمة في القاهرة في ذلك الوقت.

كان لهذه الأسر وكلاء تجاريون في موانئ البحر الأحمر كلها التي كانت تصل إليها السلع؛ فعلى سبيل المثال نجد محمد خليل الذي كان يعمل وكيلًا للحاج حماد الفيومي في بندر جدّة، وكان يرسل طرود البن إليه، ويصرف أموره التجارية بهذا الثغر نيابة عنه، واستمر يقوم بهذا العمل لابنه إسماعيل جلبي من بعده. وكانت هذه الأسرة تتاجر في البن اليمني. كما نجد الحاج عنبر الذي كان يعمل وكيلًا للخواجة عبد العزيز الشهير بابن بلعة المغربي.

استمر عمل هؤلاء الوكلاء التجاريين حتى بعد أن تمكّنت السفن التجارية الأجنبية من أن تصل إلى السويس وغيره من الموانئ المصرية منذ الربع الأخير من القرن الثامن عشر[287].

تعددت الأسر التجارية التي أدت دورًا مهمًّا في تجارة البن؛ إذ تشير الوثائق إلى الخواجة الحاج يوسف والخواجة الحاج مصطفى «من أعيان التجار في البن»[288]، والخواجة الحاج أحمد عزبان الشهير بالصيرفي «من أعيان التجار في البن بمصر»[289]، أما أسرة الشرايبي – التاجر المغربي الأصل – فضربت بسهم وافر في تجارة البن، مثل الخواجة محمد الدادة الشرايبي وابنه الحاج قاسم، حيث تشير الوثائق إلى أنه «من أعيان تجار البن كوالده»[290].

لم يكن تجار البن المصريون يحصلون عليه مباشرة من مناطق إنتاجه، بل كانت سفن البحر الأحمر تحمل البن اليمني شمالًا إلى الحجاز، وهناك يدخل تجار البن المصريون أو وكلاؤهم، فيبادلونه بالحبوب المصرية أحيانًا.

كان الأمراء الذين يريدون تحقيق الربح من تجارة البن يعملون على الحصول على التزامات قرى الصعيد المنتجة الحبوب[291]، ويتضح ذلك من دخول التجار عمومًا ميدان التزام الأراضي الزراعية وحصول تجار البن خصوصًا على التزام مساحات شاسعة من الأراضي، وهذا ما يتضح من سجلات إسقاط القرى التي شهدت تسجيل مئات الحجج التي تتعلق بإسقاط الالتزامات من شرائح مختلفة لمصلحة تجار البن[292].

وأدى البيت المملوكي الأشهر، بيت قازدوغلي[293] دورًا مهمًّا في تجارة البن، ولعل من أبرزهم الأمير إبراهيم كتخدا الذي كان سيدًا لعلي بك الكبير[294]، وكان إبراهيم نفسه وريثًا لسليمان كتخدا الذي كانت له سفينة تعمل في البحر الأحمر، وكانت ضمن استثماراته الكثيرة في تجارة البن، وأصبح البن جزءًا من ثروة آل هذا البيت؛ إذ أشارت المصادر إلى أن عبد الرحمن كتخدا ورث كمية من البن من ثروة سليمان بك التي كان ينوي الاتجار بها على طول طريق الحج، حيث كان البيت القازدوغلي ينظر إلى حبوب البن كما كان تجار مصر ينظرون إلى الحرير خلال العصور الوسطى. ويجدر ذكر الدور الذي أدّاه الأرمن أيضًا في تجارة البن[295].

ازدهرت تجارة البن عبر البحر الأحمر على نحو بعيد؛ ففي إحصائية أشار إليها شو (Shaw) يذكر أن في نهاية القرن الثامن عشر وصل إلى السويس أكثر من 60 سفينة في عام واحد، بينما وصل إلى القصير بين 10 و20 سفينة في الشهر. وفي الفترة 1785–1798، هبطت تجارة البن من 30 ألف إلى 17 ألف فردة، بينما ازدادت في القصير، كما هبطت في السويس من ألف فردة إلى مئتي فردة في الفترة ذاتها[296].

في أثناء الصراعات بين البكوات المماليك، لجأ بعضهم إلى فرض قروض على تجار البن، خصوصًا الذين «يقرضون البن بالمرابحة للمضطرين»[297]، ولعل الزيادة في الضرائب التي قررها محمد بك أبو الدهب كانت من أثر تلك الزيادات على تجار البن، «وزاد في عشور البن زيادة لم تقبض من قبل»[298].

لم تسرْ تجارة البن على نحو آمن باستمرار، بل تعرضت للكثير من الأخطار؛ من ذلك أن السفن التي كانت تحمل البن تعرضت لهجمات العربان على نحو ما حدث من عربان الصوالحة الذين هاجموا أحد المراكب المحملة بالبن من ميناء السويس، ونهبوا منه 750 فرقًا من البن، وقتلوا من فيه، ونهبوا آلاته. وكان

أمن السويس والبضائع مسؤولية مقاطعة السويس والقصير، ولم يقف التجار مكتوفي الأيدي، بل صعدوا إلى الديوان، يتقدّمهم كبيرهم محمد الدادة الشرايبي إلى الباشا في القلعة، فتعهد بسداد قيمة ما نُهب لأصحابه[299].

تزخر سجلات المحاكم الشرعية بالكثير من القضايا المتعلقة بتجار البن مثل علم الدين سليمان الشجاعي، «عين التجار المصرية واليمنية»، وتتعلق بشراء كمية كبيرة من البن اليمني، وصلت إلى أربعة وأربعين قنطارًا ونصف قنطار من البن، وصل ثمنها مع اثني عشر جملًا إلى ألف ومئة دينار ذهب شريفي. كما تشير سجلات التركات إلى الكثير من القضايا التي تتعلق بتقسيم التركات؛ فعلى سبيل المثال ذكر تاجر يدعى خطاب بن موسى أن من بين التركة 83 جوالًا من البن اليمني مستوردة من مكة المكرمة إلى السويس، ثم إلى القاهرة، وقدّر ثمنها بـ 171,773 بارة[300].

أصاب تجارة البن ركود شديد بعد عام 1750؛ نظرًا إلى استمرار فرض الرسوم عليها، على نحو أدى إلى قلة استيراده، ومنافسة بن جزر الهند الغربية؛ إذ تشير المصادر إلى وصول أول عيّنة من هذا البن في عام 1730 إلى فرنسا. وأخبر القنصل الفرنسي في ذلك الحين بينوا دومابيه السيد موربا بإمكان ترويج بن جزر الأنتيل في الشرق.

كانت شركة الهند الشرقية قد حصلت في عام 1723 على احتكار توريد البن إلى فرنسا، وبعد عامين من المناقشات مع تلك الشركة حصل تجار مرسيليا في عام 1732 على حرية استيراده؛ بهدف إعادة تصديره، كما حصل فيلنيف (Villeneuve) من الديوان العالي على تصريح ببيعه داخل الموانئ التركية في أوروبا، وحققت تجارته نجاحًا سريعًا، لكن سعره كان أقل من بنّ المخا اليمني[301].

ومما يجدر ذكره تأثر منافذ إعادة تصدير بن المخا اليمني في مصر، والسوق المصرية نفسها أيضًا، من جراء منافسة بنّ الجزر الذي ظهر ضمن الشحنات الواردة من مرسيليا في عام 1737، وكان لدى التجار الفرنسيين مخاوف وقلق من التعرض لإهانات السلطات الحاكمة في مصر وكبار المهتمين بتجارة البن.

انتشر استهلاك بن الجزر في أوروبا بين الطبقات الفقيرة خصوصًا، نظرًا إلى رخص سعره الذي كان يقل عن بن المخا اليمني بنحو 20 أو 25 في المئة، ومن جهة أخرى، بسبب خلطه غالبًا ببن المخا؛ إذ لم يُقبل الأعيان على تناوله، وشاع استخدامه في المقاهي العامة وفي القرى[302].

تُعدّ الكميات الواردة من بن الجزر قليلة؛ إذ اشترى تجار القاهرة من تجار مرسيليا من بن الجزر بنحو 50 ألف فرنك، في حين اشترى الأخيرون من الأولين بُنًّا بما قيمته 421 ألف فرنك، ومع ذلك لا يمكن إهمال الدور الذي أداه بن الجزر؛ إذ إن ندرته في أسواق القاهرة في عام 1745 تسببت، جزئيًّا، في ارتفاع سعر بن المخا.

تصاعد الأمر، وأصبح استيراد بن الجزر يسبب مشكلة مقلقة لتجار القاهرة الذين استاءوا من خلطه بالبن اليمني، ومن طرحه بسعر منخفض، حتى اشتكوا إلى الباشا، وحصلوا فعلًا في عام 1764 على تحذير رسمي بمنع بيعه في مصر[303].

مثّل البن اليمني ركنًا مهمًّا في التجارة عبر البحر الأحمر منذ انتشاره ودخوله مجال التجارة الدولية، وإن تأثرت تلك الأهمية بعض الشيء بورود نوعيات أخرى من البن من مناطق أخرى من العالم، وإن كانت أقل جودة.

2- التوابل

كان للتوابل أهمية كبيرة، خصوصًا في أوروبا في العصور الوسطى، إلى درجة أن مهر البنت كان يقدر بما يمكن شراؤه من توابل.

عمل الهولنديون ثم الإنكليز، مع وصولهم إلى مياه المحيط الهندي، على السيطرة على تجارة التوابل وعدم وصولها إلى موانئ الشرق، فتحوّل الجزء الأكبر منها مرة أخرى إلى طريق رأس الرجاء الصالح. لكن ذلك لا يعني أن تجارة التوابل توقفت تمامًا عن المرور عبر البحر الأحمر؛ بل بقيت مصر طوال النصف الأول من القرن الثامن عشر توفر حاجاتها، وتمد عاصمة الإمبراطورية العثمانية بالتوابل عن طريق البحر الأحمر ومن ميناء جدّة بالتحديد؛ فنجد الخواجة حدو بن عربي المنجور ورد له في عام 1133هـ/ 1720م إلى مصر بصحبة المراكب من جدّة إلى السويس 490 قنطار فلفل، قيمتها 53,540 بارة، أما الخواجة طاهر بن حيدة الزوهوني المغربي التاجر في خان الحمزاوي، فأرسل إليه وكيله في جدّة 79 قنطار فلفل، قيمتها 8828 بارة في عام 1131هـ/ 1718م، وغيرهما كثر[304].

شهدت تجارة التوابل تدهورًا حادًّا خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر، فلم يستورد من التوابل عبر البحر الأحمر ما يفي حاجة مصر وحدها، فاضطرت إلى الاستيراد من مرسيليا والبندقية وتوسكانا؛ إذ كانت مصر تستورد من مرسيليا بنحو 6 ملايين بارة لسداد حاجاتها في العام[305].

كانت هذه التوابل الواردة إلى مصر من فرنسا ترد إلى الأخيرة من أسواق هولندا؛ ذلك أن الهولنديين كانوا يستحوذون على تجارة التوابل التي يجمعونها من جزرهم في الأرخبيل الهندي، وحينما كانت التوابل الواردة عبر البحر الأحمر لا تفي بحاجة مصر كانت تستوردها من فرنسا[306].

أدى البنادقة دورًا مهمًّا في تجارة التوابل الواردة عبر البحر الأحمر؛ إذ كانوا يشترون كميات كبيرة منها، ويشحنونها إلى أوروبا عبر ميناءَي دمياط والإسكندرية[307].

3- الأقمشة الهندية

كانت صناعة الغزل والنسيج من أهم الصناعات في مصر على مر التاريخ، ولم تضمحل خلال العصر العثماني، بل أشار إليها الرحالة الذين زاروا مصر خلال تلك الفترة وذكروا ازدهارها وانتشارها في ربوع مصر شمالًا وجنوبًا[308]؛ إذ كان إنتاج الأقمشة الشعبية الرخيصة منتشرًا في أنحاء مصر، ووجد بعض المدن التي تخصصت في صنع أنواع معينة منها مثل المحلاوي[309] والغزاوي والبطاني، وغيرها[310].

بدأت مصر تستورد الأقمشة القطنية من الهند التي شهدت إقبالًا من الطبقات الثرية في بدايات النصف الثاني من القرن الثامن عشر، على الرغم من ازدهار صناعة المنسوجات فيها.

انتشرت الأقمشة القطنية الهندية في أنحاء الإمبراطورية العثمانية ووجدت لها سوقًا رائجة، كما احتلت الصدارة في أوروبا على الرغم من قرارات منع استيرادها؛ ففي فرنسا، صدر أكثر من 35 قرارًا بمنع استيرادها، لكن من دون جدوى؛ وذلك بسبب عمليات التهريب الواسعة التي كانت تجري عن طريق موانئ الشرق، خصوصًا الإسكندرية[311].

انتشرت في القاهرة أيضًا أسواق متخصصة في الأقمشة الهندية وبيعها وإعادة تصديرها إلى أوروبا؛ مثل سوق الفحامين والغورية والبندقيين وباب زويلة والأزهر والشرب وأمير الجيوش وغيرها[312]. وتخصص عدد كبير من التجار في مصر في شراء الأقمشة الهندية عبر البحر الأحمر، وزخرت به وثائق المحاكم الشرعية[313].

كانت السفن الهندية تأتي إلى ميناء جدّة في أيار/ مايو من الهند محملة بالأقمشة الهندية وسلع الهند؛ إذ يشتريها وكلاء تجار مصر، خصوصًا في موسم الحج، إلى درجة تأخر قافلة الحج في مكة انتظارًا لدخول مركب هندي إلى جدّة لشراء ما فيه من أقمشة هندية على اختلاف أنواعها[314].

شهدت الفترة 1143–1174هـ/ 1730–1760م ازدهارًا كبيرًا في تجارة الأقمشة الهندية عبر البحر الأحمر بسبب إقبال تجار البن على إحضارها معهم والاتجار بها، ودفعهم إلى ذلك التدهور الذي أصاب تجارة البن والتقلبات الشديدة في سوقه بعد وصول بنّ جزر الأنتيل[315]، إضافة إلى ارتفاع الرسوم الجمركية المفروضة عليه، في حين بقيت الرسوم الجمركية على الأقمشة ثابتة إلى حد بعيد، إضافة إلى استقرار سوق الأقمشة الهندية بسبب انتظام وصولها سنويًّا عبر البحر الأحمر.

تسجل الوثائق الكثير من التجار الذين كانوا يتاجرون في البن والأقمشة في الوقت نفسه؛ مثل الخواجة الحاج يوسف والخواجة الحاج مصطفى، كلاهما من أعيان التجار في البن والأقمشة الهندية، وغيرهما[316].

لكن الانحدار التدرجي لتجارة الأقمشة الهندية بدأ خلال الربع الأخير من القرن الثامن عشر بسبب نجاح إنكلترا وفرنسا في تقليد الأقمشة القطنية الهندية؛ ففي عام 1759، كانت صناعة الأقمشة على النمط الهندي قد انتشرت في فرنسا وقبلها في إنكلترا وسويسرا، وبدأت هذه الدول في تصدير كميات كبيرة منها إلى شرق البحر المتوسط، وفي نهاية القرن الثامن عشر كانت مصر تستورد من 1000 إلى 1100 بالة من الأقمشة الفرنسية، وتعيد تصدير جزء منها عبر البحر الأحمر إلى جدّة[317].

4– البخور

وهو اللبان. وكان يأتي من الهند وسومطرة ومنطقة ظفار في وسط الشاطئ الجنوبي لشبه الجزيرة العربية. وكان بخور ظفار أفضلها، فاشتد الطلب عليه؛ إذ كان يُستخدم في المواسم الدينية وتعطير البيوت وغيرها، منذ القدم، وكان جنوب شبه الجزيرة العربية ينتج أفضل أنواع البخور. وتمرست القبائل العربية بالاتجار به.

كان يصل إلى مصر من جدّة في كل عام 7500 قنطار (3000 فرق) من البخور، إضافة إلى كميات أخرى. لكن هذه الكميات انخفضت في عام 1210هـ/ 1795م إلى 2250 قنطارًا. وكان يرد في أقفاص

وزن القفص منها 6 إلى 7 قناطير، يزن القنطار منها 150 رطلًا. وتُدفَع عن القنطار عند دخوله مصر رسوم جمركية في جمرك البهار قدرها 23 بارة، وكانت مصر تعيد تصدير جزء منه إلى البندقية وفرنسا، غير أن الدولة العثمانية كانت تستأثر بالجزء الأكبر منه[318].

لم يتخصص تجار بعينهم في تجارة البخور عبر البحر الأحمر واستيراده من مكة أو جدّة، بل كان يأتي مع البن والأقمشة والتوابل وغيرها من السلع؛ فعلى سبيل المثال نجد الخواجة محمد الدادة الشرايبي يرد له من وكيله في جدّة في عام 1138هـ/ 1725م، 121 قنطارًا، قيمتها 43,740 بارة؛ والخواجة حسن بن عبد الله ورد له في عام 1139هـ/ 1706م نحو 399 قنطارًا، قيمتها 154,920 بارة[319].

وكان لكثير من التجار المصريين وكلاء في موانئ البحر الأحمر وفي مصر؛ إذ نجد التجار، سواء في القاهرة أو في موانئ البحر الأحمر، يتبادلون السلع لبيعها، حيث أرسل أحمد بن سيف الدين الدهشوري، التاجر في خط طولون بالقاهرة، في أثناء وجوده في جدّة (1156هـ/ 1743م) مع المركب المتجه إلى مصر إلى وكيله إبراهيم البصيلي أحد عشر قنطارًا من البخور مع سلع أخرى[320].

تعرضت السلع عند نقلها من السويس إلى القاهرة للنهب من العربان في بعض الأحيان، إضافة إلى تلاعب بعض القائمين على نقلها بزيادة كميات من الأتربة بدلًا من البخور؛ إذ وُضع تراب بدلًا من قنطار بخور، ما دفع صاحب البخور إلى رفع دعوى قضائية أمام القاضي الذي حكم بخصم خمسين ريالًا بوطاقة من أجرة حمل البخور في مقابل البخور المنهوب[321]. وعلى ذلك كان البخور من السلع المهمة في التجارة عبر البحر الأحمر.

5– أنياب الفيلة (العاج)

مثّل العاج سلعة مهمة في التجارة عبر البحر الأحمر، جنبًا إلى جنب مع القوافل البرية التي كانت تزود مصر بهذه السلعة من خلال قافلتي دارفور وسنار. وكان العاج الحبشي خصوصًا يصل إلى مصر، إما في قافلة سنار التي كانت تستقبل كميات لا بأس بها من العاج الحبشي، وإما عن طريق البحر الأحمر من ميناء مصوع، وصولًا إلى السويس، فالقاهرة[322].

قامت تجارة العاج أساسًا على التصدير إلى أوروبا؛ إذ عمل المصريون وسطاء بين الجلابة والتجار الأوروبيين، وكان يصنع من العاج أشياء كثيرة، مثل الأمشاط ومقابض السكاكين وجلود الكتب الفاخرة والسُّبحات[323].

6– الخزف الصيني

عرفت مصر الخزف الصيني منذ عصر سلاطين المماليك، فكانت ترد إليها كميات من الأواني الصينية منذ عام 835هـ/ 1431م عبر جدّة[324]. وجاءت الخزفيات الصينية بصورة واضحة خلال الحركة

التجارية بين مصر والحجاز في القرن الثامن عشر؛ إذ كانت الأواني الصينية تصل إلى جدّة مع السفن الهندية، وكان الإقبال على الخزفيات في مصر لافتًا، خصوصًا من الأثرياء، كما كان يعاد تصدير جزء منها إلى اسطنبول وبلاد المغرب، فأسست شركات للاتجار به وببعض السلع الأخرى، مثل الشركة التي أسسها عبد الرحمن بن محمد الصديقي ومحمد بن غاب في سوق الفناجين بخان الخليلي[325]؛ وهما كانا يتاجران بالفناجين والسلطانيات الصينية والأقمشة الهندية، وبلغ رأس مال الشركة 13,000 بارة، لكل منهما النصف، وتخصص عدد من التجار في تجارة الخزفيات الصينية؛ مثل التاجر محمد الشافعي في خان الخليلي[326].

أدى الأمراء المماليك دورًا في تجارة الأدوات الصينية؛ إذ استغلوا فرصة وجود جنود الحامية المصرية في جدّة، فكانوا يعيّنونهم وكلاء لهم في شراء السلع الترفيهية وإرسالها، ومنها الصيني. واستورد كثير منهم كميات كبيرة من الأدوات الصينية إلى جدّة، من مكة، خصوصًا في موسم الحج[327].

لعل انتشار شرب القهوة[328] كان وراء ازدهار تجارة الفناجين الصينية التي اشتهر بها بعض تجارها، وكان الواحد منهم يلقب بالفناجيني، إلى درجة أن تاجر فناجين أرمنيًّا ترك «20,000 فنجان عجمي وعدة سلاطين»، قدّرت بمبلغ 10,700 بارة، ما يدل على انتشار تجارة الفناجين الصينية في ذلك العصر[329].

7- الشِّشم[330]

كانت كميات من الشِّشم تأتي إلى مصر من الحبشة عن طريق البحر الأحمر إلى السويس، وتعيد مصر تصديره إلى سورية وغيرها. بلغ سعر القنطار منه في عام 1108هـ/ 1696م، 150 بارة[331].

8- المرّ والصبر ومواد الصباغة

استخدم المرّ في عمليات التحنيط منذ العصر الفرعوني، كما كان يُصنع منه أيضًا الزيت المقدس عند اليهود، واستُخدم بخورًا. تنبت شجرته في شبه الجزيرة العربية والصومال والهند. كان يرد إلى مصر من جدّة، بكمية تصل إلى مئتي قنطار[332]، وكان قنطار المرّ يزن 150 رطلًا، يُدفع عنه في ديوان البهار 165 بارة[333]، وكان يرد أحيانًا مع البن.

أمّا الصبر، فهو عصير مرّ المذاق مخاطي، يُستخرج من فرع شجرة الصبار ويجفَّف، ويُتداول في التجارة. وكان يُنتج في سقطرى والهند وحضرموت، وإن كان الصبر السقطري هو الأعلى جودة، وكان يُستخدم عقارًا مسهلًا، كما كانت الأصناف الأقل جودة منه تدخل في صنع اللازورد والتذهيب[334]، وكان يصل إلى مصر نحو 112 فرقًا، فيها 280 قنطارًا من جدّة، يزن كل قنطار 525 رطلًا، وكانت قيمة الجمارك المفروضة على كل قنطار في السويس 165 بارة[335].

يذكر جورج ساندي أن مادة زرقاء تُستخدم في الصباغة تأتي من الهند عن طريق البحر الأحمر إلى ميناء

السويس[336].

9- سلع أخرى

يُعَدّ الأبنوس من السلع المهمة التي كانت تصل إلى مصر عن طريق البحر الأحمر، وكان يوجد بكثرة في سنار والحبشة، ويُنقل إلى الحجاز عبر البحر الأحمر[337]. وكان يرد إلى مصر أنواع مختلفة من الصمغ، إذ تحصل من جدّة على 196 قنطارًا من صمغ اللك الذي كان يُستخدم في عمليات الصباغة. أما صمغ الحلتيت، فكان يُستخدم في علاج التشنجات، والسندر والراتنج في الطلاء والتذهيب، وكان يصل منها إلى السويس 116 قنطارًا في كل عام[338].

أما البوصير، أو سم الحوت، فكان يصل إلى جدّة من الهند، واستُخدم عقارًا طبيًا مسهلًا، وكان يصل إلى مصر منه 50 بالة، نحو 350 قنطارًا، وتُدفع عن كل قنطار منها رسوم جمركية تساوي 66 بارة.

كان يأتي إلى مصر أيضًا عبر البحر الأحمر والقصير الكثير من السلع الأخرى، مثل الكركم الذي كان يصل منه إلى السويس في كل عام 99 بالة، تزن الواحدة منها 7 قناطير. وكانت الجلود، خصوصًا جلود الماعز والأغنام، من السلع التي تصل إلى مصر بكميات كبيرة[339].

نخلص مما سبق إلى أن البحر الأحمر أدى دورًا مهمًّا في التجارة منذ العصور القديمة، وازداد هذا الدور أهمية خلال العصور الوسطى، وبلغ ذروته في عصر سلاطين المماليك الذين احتكروا التجارة الشرقية، ما دفع البرتغاليين إلى البحث عن طريق بديلة هي طريق رأس الرجاء الصالح.

لم يقف الأمر عند هذا الحد، بل حاول البرتغاليون تدمير القوة المملوكية ثم العثمانية البحرية، وغلق طريق البحر الأحمر التجارية؛ لذا بات على العثمانيين – حكام المنطقة الجدد – الدفاع عنها، ونجحوا في ذلك إلى حد بعيد، في الوقت الذي بدأت التجارة الشرقية تتدفق من جديد عبر موانئ البحر الأحمر؛ لتصل إلى القاهرة، ثم إلى الموانئ الأوروبية. وبناء عليه، عادت إلى القاهرة مكانتها التجارية المهمة بوصفها مركزًا لشبكة من أهم شبكات التجارة العالمية.

تعددت البضائع التي تمر عبر البحر الأحمر، ويأتي في مقدمها البن الذي دخل ميدان التجارة الدولية بقوة في القرن السادس عشر، وتعاظم دوره في القرن السابع عشر، إلى الحد الذي حل فيه محل تجارة التوابل والعقاقير، وظهرت أسر تجارية أدّت دورًا مهمًّا في تجارته.

تأتي التوابل بعد البن في الأهمية، وإن شهدت تجارتها تدهورًا حادًّا خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر، لتزدهر تجارة أخرى، وهي الأقمشة الهندية التي ما لبثت أن تدهورت بعد نجاح تقليدها في إنكلترا وفرنسا.

كان البخور والعاج والخزف الصيني والششم والمرّ والصبر ومواد الصباغة، إضافة إلى سلع أخرى، تجد طريقها عبر البحر الأحمر وموانئه المختلفة، على نحو جعله شريانًا تجاريًّا بقدر ما كان شريانًا ملاحيًّا، وإن شهدت تلك

التجارة عبره تغيرات، خصوصًا منذ أن بدأ الضعف يدب في أوصال الدولة العثمانية، الأمر الذي أثّر في استراتيجيتها في البحر الأحمر، وهو موضوع الفصل التالي.

---

(253) محمد نصر الدين محمد، **السياسة العثمانية في جنوب البحر الأحمر وساحل الصومال** (1538-1578م) (الكويت: مطابع كويت تايمز التجارية، 1995)، ص 88-89؛

Charles Le Quesne, *Quseir: An Ottoman and Napoleonic Fortress on the Red Sea Coast of Egypt* (Cairo: The American University in Cairo Press, 2007), pp. 24-26.

(254) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، **فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990)، ص 119.

(255) أحمد محمد عبيد بطي، **الصراع البرتغالي العثماني في القرن السادس عشر**، كتاب الندوة 4 (دبي: ندوة الثقافة والعلوم، 1991)، ص 186؛ محمد عثمان أبو بكر، **المثلث العفري في القرن الأفريقي عبر العصور التاريخية**، تقديم رجب محمد عبد الحليم (القاهرة: المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، 1996)، ص 203-204.

(256) أندريه ريمون، **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر**، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، مراجعة وإشراف رءوف عباس، ج 1 (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2005)، ص 269-270؛ أحمد فؤاد متولي، **الفتح العثماني للشام ومصر ومقدماته من واقع الوثائق والمصادر التركية والعربية المعاصرة له** (القاهرة: الزهراء للإعلام العربي، 1995)، ص 9.

(257) لمزيد من المعلومات، يُنظر: عطية القوصي، **تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية** (القاهرة: دار النهضة العربية، 1976).

(258) حسام محمد عبد المعطي، **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 109.

(259) المرجع نفسه، ص 108-109؛ حسام محمد عبد المعطي، **العائلة والثروة: البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2008)، ص 193.

(260) **قانون نامة مصر الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم مصر**، ترجمة أحمد فؤاد متولي (القاهرة: [د. ن.]، 1977)، ص 53؛ ريمون، ج 1، ص 271-272.

(261) أندري كلو، **سليمان القانوني: مثل من التمازج بين الهوية والحداثة**، ترجمة البشير بن سلامة (بيروت: دار الجيل، 1991).

(262) كان للبنادقة وجود كبير ووضع مهم في القاهرة العثمانية، بل كان لهم حارة خاصة بهم. يُنظر: جمال كمال محمود، «حارة البنادقة بالقاهرة في العصر العثماني»، في: محمد الدمرداش، **رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر**، تحقيق حمادة إسماعيل (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2012).

(263) عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 109-110.

(264) محمد بن قطب الدين النهرواني، «ابتهاج الإنسان في الإحسان الواصل من اليمن للحرمين»، مخطوط، دار الكتب، تاريخ رقم 79، ورقة رقم 22.

(265) عادت تجارة التوابل إلى سابق عهدها في القرن السادس عشر. وبناء عليه، بقيت القاهرة بؤرة الشبكة التجارية بوصفها مركز تجارة العبور. لمزيد من المعلومات يُنظر: روبير مانتران، «الدولة العثمانية في القرن الثامن عشر»، في: روبير مانتران (إشراف)، **تاريخ الدولة العثمانية**، ترجمة بشير السباعي، ج 1 (القاهرة: دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، 1993)، ص 431؛

;Alpin Prosper, *Histoire naturelle de L'Egypte, 1581-1584* (Caire: IFAO, 1979), p. 155

نيللي حنا، **ثقافة الطبقة الوسطى في مصر العثمانية (ق16م-ق18م)**، ترجمة رءوف عباس (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 2004)، ص 70.

(266) جوزيف بتس، **رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى مصر ومكة والمدينة المنورة**، ترجمة ودراسة عبد الرحمن عبد الله الشيخ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995)، ص 34؛ يونان لبيب رزق ومحمد مزين، **تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام 1912**، سلسلة تاريخ المصريين 24 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990)، ص 108.

(267) رفعت موسى، **الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية** (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 1993)، ص 25.

(268) عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 111.

(269) إبراهيم اللقاني، «نصيحة الإخوان باجتناب الدخان»، مخطوط بدار الكتب، فقه مالك 38، ميكروفيلم 41904 «من دون أرقام صفحات».

(270) علاء الدين المكي، «عقد الفرائد فيما نظم من الفوائد»، مخطوط بدار الكتب، جغرافيا 3472، ميكروفيلم 24573 ورقة 87.

(271) ريمون، ج 1، ص 256؛ ميكل ونتر، **المجتمع المصري تحت الحكم العثماني**، ترجمة إبراهيم محمد، مراجعة عبد الرحمن عبد الله الشيخ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2001)، ص 331.

(272) بيير سيمون جيرار، **وصف مصر: موسوعة الحياة الاقتصادية في القرن الثامن عشر: الزراعة – الصناعات والحرف – التجارة**، ترجمة زهير الشايب، ج 4 (القاهرة: دار الشايب للنشر، 1978)، ص 271؛

Huseyn Efendi (ed.), *Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution*, Stanford J. Shaw (tran.), (Cambridge: Harvard University Press, 1964), p. 138.

(273) جيرار، ج 4، ص 277.

(274) المرجع نفسه، ص 271.

(275) المرجع نفسه، ص 281.

(276) المرجع نفسه، ص 278؛ الكونت استيف، «'دراسة موجزة حول مالية مصر منذ فتحها السلطان سليم إلى أن فتحها القائد العام بونابرت' أو 'النظام المالي والإداري في مصر العثمانية'»، في: علماء الحملة الفرنسية، **وصف مصر: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر**، ترجمة زهير الشايب، ج 5 (القاهرة: دار الشايب للنشر، 1979)، ص 165؛ جمال كمال محمود، **رعاية الحيوان في مصر العثمانية: دراسة تاريخية وثائقية** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب). (قيد النشر)

(277) عبد الحميد حامد سليمان، **تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995)، ص 306.

(278) ونتر، ص 331-332.

(279) ريمون، ج 1، ص 255-256.

(280) فرق البن هو عيار للبن، زمبيل يسع 3.5 قناطير من البن. يُنظر: إسماعيل بن سعد الخشاب، **أخبار أهل القرن الثاني عشر: تاريخ المماليك في القاهرة** (القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، 1990) ص 83.

(281) عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 111.

(282) أحمد شلبي بن عبد الغني الحنفي المصري، **أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات**، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن (القاهرة: مكتبة الخانجي للطباعة والنشر والتوزيع، 1978)، ص 108.

(283) استيف، ج 5، ص 166؛ جمال كمال محمود، **الخبز في مصر العثمانية** (الدوحة/بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2016)، ص 101-102.

(284) سليمان، ص 250.

(285) استيف، ج 5، ص 168.

(286) المرجع نفسه، ص 168-169.

(287) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، **فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990)، ص 136-137.

(288) محكمة الصالح، س 350، ص 177، م 324، 1152هـ-1739م.

(289) جمال كمال محمود، **الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2010)، ص 152.

(290) سجلات إسقاط القرى، س 1، ص 37، م 147؛ س 3، ص 95، م 277.

(291) جين هاثواي، **سياسات الزمر الحاكمة في مصر العثمانية**، ترجمة عبد الرحمن عبد الله الشيخ (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2003)، ص 242.

(292) سجلات إسقاط القرى، من (س1-س10)؛ عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، **المغاربة في مصر في العصر العثماني (1517-1798): دراسة في تأثير الجالية المغربية من خلال وثائق المحاكم الشرعية المصرية**، مج 8 (تونس: المجلة التاريخية المغاربية، 1982)، ص 75 وما بعدها.

(293) من البيوت التي أدت دورًا كبيرًا في مصر في القرن الثامن عشر. لمزيد من المعلومات، يُنظر:

Jane Hathawy, *The Politics of Households in Ottoman Egypt: The Rise of the Qazdaglis Egypt*, Cambridge Studies in Islamic Civilization (London: Cambridge University. Press, 1997).

(294) J. W. Livingston, «The Rise of Shaykh al-Balad Ali Bey al-Kabir: A Study in the Accuracy of the Chronicle of al-Jabarti,» Bulletin of the School of Oriental and African Studies, vol. 33, no. 2 (1970), pp. 283-294.

(295) الصالح، س 345، ص 78، م 181، (1033هـ-1624م)؛ صالحية نجمية، س 500، ص 469، م 1689، (1077هـ-1667م)؛ باب الشعرية، س 617، ص 216، 217، م 638، (1052هـ-1643م)؛ القسمة العربية، س 99، ص 313، م 198، (1148هـ-1735م)؛ هاثواي، ص 244.

(296) Efendi, pp. 138-139.

(297) عبد الرحمن بن حسن الجبرتي، **عجائب الآثار في التراجم والأخبار**، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن، ج 1 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003)، ص 40-41.

(298) الخشاب، ص 48.

(299) سليمان، ص 139؛ Efendi, pp. 140-141.

(300) الصالحية النجمية، س 478، ص 97، م 251، (1014هـ-1606م)، القسمة العربية، س 55، ص 400، م 588، (1083هـ-1672م)؛ الباب العالي، س 277، ص 323، م 527، (1185هـ-1772م)؛ الصالح، س 345، ص 78، م 181، (1033هـ-1624)؛ القسمة العربية، س 55، ص 219، م 369، (1184هـ-1771م)، القسمة العسكرية، س 185، ص 219، م 369، (1184هـ-1771م).

(301) ريمون، ج 1، ص 287.

(302) المرجع نفسه، ج 1، ص 288-289.

(303) المرجع نفسه، ج 1، ص 289؛ صلاح أحمد هريدي، **الجاليات في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني: دراسة وثائقية من سجلات المحكمة الشرعية** (القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2004)، ص 125-126.

(304) القسمة العسكرية، س 119، ص 499، (1123هـ-1720م)؛ المرجع نفسه، س 117، ص 291، م 402، (1131هـ-1718م)؛ المرجع نفسه، س 149، ص 175، م 236، (1153هـ-1740م)؛ عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 128.

(305) جيرار، ج 4، ص 308؛ عراقي يوسف محمد، **الوجود العثماني المملوكي في مصر في القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر** (القاهرة: دار المعارف، 1985)، ص 348-349.

(306) المرجع نفسه.

(307) الإسكندرية، س 25، ص 300، م 928، (996هـ-1588م)؛ المرجع نفسه، س 5، ص 247، م 570، (989هـ-1581م)؛ القسمة العربية، س 124، ص 276، م 462، (1187هـ-1374م)؛ المرجع نفسه، س 111، ص 50، م 158، (1168هـ-1754م).

(308) علي أحمد الطايش، «المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية»، رسالة ماجستير (غير منشورة)، قسم الآثار الإسلامية، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1985، ص 19-20.

(309) الصالحية النجمية، س 457، ص 57، م 246، (980هـ-1572م).

(310) مصطفى كامل عبده، «العلاقات التجارية بين مصر وبلاد السودان في القرنين السادس عشر والسابع عشر»، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2012، ص 58-59.

(311) عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 121.

(312) عبد الرحيم، **فصول في تاريخ مصر**، ص 154-155.

(313) الصالح، س 350، ص 177، م 324، (1152هـ-1739م)؛ القسمة العربية، س 102، ص 83، م 245، (1153هـ-1740م)؛ الباب العالي، س 114، ص 172، ص 173، م 179، (1131هـ-1718م)؛ المرجع نفسه، س 225، ص 116، م 147، (1154هـ/1741م).

(314) الصالحية النجمية، س 455، ص 75، م 264، (977هـ-1569م)؛ الباب العالي، س 175، ص 279، م 1087، (1101هـ-1689م)؛ المرجع نفسه، س 278، ص 77، م 118، 1186هـ/1772م؛ الصالحية النجمية، س465، ص135، م555، 990هـ/1582م؛ عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 122.

(315) ريمون، ج 1، ص 287.

(316) الصالح، س 350، ص 177، م 324، (1152هـ/1739م)، الباب العالي، س 217، ص 127، م 242، (1146هـ/1733م)؛ القسمة العسكرية، س 179، ص 367، م 611، (1179هـ/1765م)؛ القسمة العربية، س 86، ص 300، م 442، (1130هـ/1718م)؛ المرجع نفسه، س 106، ص 88، م 181، (1158هـ/1745م).

(317) جيرار، ج 4، ص 305.

(318) عبد المعطي، **العائلة والثروة**، ص 124-125.

(319) المرجع نفسه، ص 215؛ سليمان محمد حسين حسانين، **تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003)، ص 49.

(320) عبد المعطي، **العلاقات المصرية الحجازية**، ص 126.

(321) المرجع نفسه، ص 126.

(322) أوليا جلبي، **سياحتنامة مصر**، ترجمة محمد علي عوني، تحقيق عبد الوهاب عزام وأحمد السعيد سليمان، تقديم ومراجعة أحمد فؤاد متولي (القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2009)، ص 379؛ عبده، ص 98-99.

(323) عبده، ص 99.

(324) ف. هايد، **تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى**، ترجمة أحمد محمد رضا، مراجعة وتقديم عز الدين فودة، ج 4 (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994 [1985])، ص 190.

(325) تعد منطقة خان الخليلي منطقة تجارية مهمة خلال العصر العثماني. لمزيد من المعلومات يُنظر: سيلفي دونوا وجان شارل ديبول وميشيل توشيرير (إشراف)، **الخان الخليلي وما حوله مركز تجاري وحرفي للقاهرة من القرن الثالث عشر إلى القرن العشرين** (القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، 1999).

(326) عبد المعطي، **العلاقات المصرية الحجازية**، ص 126.

(327) المرجع نفسه، ص 128.

(328) في بدايات انتشار شرب القهوة، نجد اشتراط بعض النساء على أزواجهن عدم دخول بيت القهوة (المقهى). يُنظر: غادة أسامة، «الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للمرأة في مصر في القرن السابع عشر الميلادي»، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2001، ص 117.

(329) القسمة العربية، س 97، ص 11، 12، م 22، (1145هـ-1733)؛ المرجع نفسه، س 111، ص 50، م 158، (1168هـ-1754م). الباب العالي، س 305، ص 109، م 110، (1200هـ-1786م)؛ المرجع نفسه، س 312، ص 8، م 10، (1206هـ-1791م)؛ صالحية نجمية، س 481، ص 55، 356، م 1157، (1016هـ-1607م)؛ باب الشعرية، س 611، ص 233، م 649، (1030هـ-1621م).

(330) مادة تُسحق، وتدلك بها الجفون للقضاء على أمراض العيون. يُنظر: عبده، ص 104.

(331) جيرار، ج 4، ص 365، 366.

(332) المرجع نفسه، ص 341.

(333) استيف، ج 5، ص 149.

(334) هايد، ص 62.

(335) عبد المعطي، العلاقات المصرية الحجازية، ص 129.

(336) George Sandys, Voyage en Égypte, 1612 (Caire: IFAO, 1984), p. 138.

(337) عبده، ص 104.

(338) عبد المعطي، العلاقات المصرية الحجازية، ص 130.

(339) المرجع نفسه، ص 130-131.

الفصل السادس
ضعف الدولة العثمانية
وأثره في استراتيجيتها في البحر الأحمر

وصلت الدولة العثمانية إلى قمة ازدهارها وقوتها في عهد السلطان سليمان القانوني، لكن عوامل داخلية وخارجية بدأت تؤدي دورًا في إضعافها، ولعل المعاهدة العثمانية - الفرنسية التي عقدت في عام 941هـ/1535م، وعرفت بمعاهدة الامتيازات التي منحتها الدولة العثمانية لرعايا فرنسا، وكانت أساسًا لمعاهدات مماثلة مع دول أوروبية أخرى، كانت بداية ضعف الدولة العثمانية التي تولّى عرشها مجموعة من السلاطين الضعاف وقعوا تحت سيطرة السراي والنساء، في الوقت الذي كان الصدور العظام على درجة كبيرة من الضعف، وإن حاول بعضهم بث روح جديدة في الدولة، وممارسة سلطاته كلها؛ مثل آل كوبريللي الألبان، ونجح فعليًا في بعث حالة من الانتعاش في الدولة فترة من الزمن.

بيد أن سوء الأوضاع الاقتصادية وتحول نظام الالتزام إلى ملكاني وراثي، ساهما، مع مضاعفة عدد الجنود ذوي المرتبات الذين كان لهم دورهم، في إضعاف الجيش الذي ألغي فيه نظام الدوشرمة؛ كل ذلك شجّع على ظهور حركات العصيان التي كلفت الدولة الكثير من أجل إخمادها، وكانت معول هدم في بنائها الذي بدأ يتداعى.

كان لسوء وضع الدولة العثمانية في الجبهة الأوروبية والهزائم التي حاقت بها من أسرة الهابسبورغ ثم روسيا، إضافة إلى الصراع العثماني – الصفوي، أثر عميق في وهن الدولة العثمانية على نحو بعيد.

لا مراء في أن ذلك أثر تأثيرًا كبيرًا في مناحي الدولة كلها، خصوصًا في استراتيجيتها في البحر الأحمر، ذلك الشريان الملاحي صاحب الأهمية الخاصة عسكريًّا واقتصاديًّا، على نحو أدى إلى نجاح القوى الأوروبية في الوصول بسفنها إلى السويس، الذي كثيرًا ما حالت الدولة العثمانية دون حصوله منذ فرض سيطرتها على البحر الأحمر وموانئه المختلفة في القرن السادس عشر، وأدى أيضًا إلى تغير كبير في أوضاع المنطقة مع ظهور قوى جديدة على مسرح الأحداث ووقوع مصر تحت الاحتلال الفرنسي في عام 1798؛ هذا الاحتلال الذي حاول تغيير الوضع في البحر الأحمر وفي المنطقة بأسرها، وإن واجه مقاومة شرسة من قوة أخرى تمثلت في إنكلترا التي وقفت له بالمرصاد، حتى فشلت الحملة الفرنسية وخرجت من مصر، إلى أن تولى محمد علي الحكم، وطرأ تغير كبير على أوضاع المنطقة عمومًا.

كانت الدولة العثمانية قد نمت نموًّا سريعًا بين القرنين الثالث عشر والسادس عشر؛ ففي القرن الرابع عشر عبر العثمانيون إلى شبه جزيرة البلقان، واستطاعوا السيطرة على مواقع استراتيجية مهمة في بلاد الصرب واليونان (791هـ/ 1389م)، وبلغاريا (796هـ/ 1393م)، وكانت أغلبية أجزاء الدولة البيزنطية قد سقطت. وفي عام 857هـ/ 1453م سقطت العاصمة القسطنطينية.

استمرت الفتوحات العثمانية في أوروبا في عهد السلطان محمد الثاني؛ ففي عام 870هـ/ 1465م ضم العثمانيون البوسنة والهرسك. وفي عام 1468م ضموا اليونان كلها، ولم يكن امتداد النفوذ العثماني في أوروبا فحسب، بل امتد إلى شواطئ البحر الأسود أيضًا؛ ففي عام 1474م سقطت المستعمرات التابعة لجمهورية جنوة في آزوف والقرم، وأصبح البحر الأبيض المتوسط بحيرة عثمانية[340].

استمرت التوسعات التي انتقلت إلى المشرق العربي[341]؛ ففي عهد سليم الأول فُتحت بلاد الشام ومصر والحجاز واليمن. ووصلت الدولة العثمانية إلى أوج عظمتها في ما يتعلق بالتوسع الخارجي، حيث

أصبحت دولة إمبراطورية.

استطاع السلطان سليمان القانوني السيطرة على بلغراد في عام 927هـ/ 1521م، وسيطر على المجر بعد موقعة موهاكس الشهيرة في عام 1526م. وفي عام 1547م ضمت الدولة العثمانية أغلبية أراضي المجر وترانسلفانيا، وفي الوقت ذاته، استمر التوسع العثماني في الشرق الأدنى، فسيطر سليمان على أجزاء كبيرة من أرمينيا والعراق، ووصل نفوذ الدولة العثمانية إلى عدن والسواحل الشرقية لشبه الجزيرة العربية؛ وإلى الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط مع دخول معظم شمال أفريقيا في نطاق النفوذ العثماني. وبذلك امتدت الدولة العثمانية «الإمبراطورية» في عصر سليمان القانوني من الدانوب حتى الخليج العربي، ومن أراضي الإستبس في أوكرانيا إلى الشلال جنوب مصر.

بيد أن عهد سليمان القانوني يحدد من ناحية أخرى تطورات مهمة في علاقات الدولة العثمانية الدولية؛ فحتى ذلك الوقت توسعت هذه الدولة على حساب دول ضعيفة قديمة متداعية، مثل الدولة البيزنطية وغيرها من دول جنوب شرق أوروبا والشرق الأدنى. لكن عصر سليمان القانوني كان بداية الصراع بين الدولة العثمانية ودولتين كبريين في ذلك الوقت: إمبراطورية الهابسبورغ في الجانب الأوروبي، والدولة الفارسية في آسيا، واستمر الصراع بين الدولة العثمانية وإمبراطورية الهابسبورغ ما يقرب من قرن ونصف قرن، حتى استقر نسبيًّا مع معاهدة كارلوفيتز في عام 1111هـ/ 1699م. وبعد ذلك انبرت روسيا القيصرية للعمل باعتبارها دولة أولى في الصراع الأوروبي ضد الدولة العثمانية[342].

شهد عهد السلطان سليمان القانوني عقد التحالف الشهير مع فرانسوا الأول، وكان سليمان يتمنى أن يحقق انتصارًا لا يقل عن فتح القسطنطينية؛ إذ كان يتطلّع إلى فتح فيينا، عاصمة الإمبراطورية الرومانية المقدسة. وفعلًا، زحف إليها الجيش العثماني في عام 1529م وحاصرها، لكنه لم يستطع تحقيق هدفه، وإن أصبح صاحب الكلمة العليا في شمال البلقان، خصوصًا عندما دخل بودا عاصمة المجر في عام 1541م، وأصبح سيد البحر المتوسط بفضل الأسطول الذي كان يقوده خير الدين بربروس[343] الذي روَّع السواحل الأوروبية، وقدم مساعدات عسكرية مهمة إلى الجبهة التي كان يحارب فيها الفرنسيون في منطقة الريفييرا الفرنسية على ساحل البحر المتوسط، وكان واضحًا أن قيادة خير الدين بربروس الأسطول العثماني والعمليات التي قام بها، كانت تؤكد تفوقًا واضحًا على القائد البحري المشهور أندريا دوريا على الرغم من الأعمال الكبرى التي قام بها هذا الأخير[344].

بقيت فرنسا في عهد هنري الثاني كما كانت في عهد فرانسوا الأول، مرتبطة بالصداقة مع الدولة العثمانية. واستمرت في الاستعانة بالأساطيل العثمانية[345]، على الرغم من أنها أخذت، وأول مرة منذ بداية القرن السادس عشر، تبني عددًا كبيرًا من السفن.

إذا كان الساسة الفرنسيون في حاجة إلى الدولة العثمانية بسبب الصراعات المتتالية في أوروبا، فإن الدولة العثمانية هي الأخرى كانت ترى أنها في حاجة إلى دولة أوروبية كبيرة تتعاون معها في مواجهة التطورات هناك؛ فمن المصلحة الاستراتيجية العثمانية أن يضع إمبراطور الدولة الرومانية المقدسة في حساباته باستمرار أن دولتين متحالفتين ضده يقع هو بينهما.

كان من مصلحة الدولة العثمانية أن تبقى فرنسا مصدر تهديد لإسبانيا؛ حتى لا تصعّد عملياتها ضد المسلمين في شمال أفريقيا، وتحديدًا ضد ولاية الجزائر وغيرها من ولايات الدولة العثمانية، وإن شاركتها فيها الدول الأوروبية الأخرى؛ إذ عقد فرانسوا الأول مع السلطان سليمان القانوني معاهدة عُدّت الركيزة التي اعتمدت عليها الدول الكبرى في الحصول على امتيازات ساهمت بدورها في انهيار الدولة العثمانية سياسيًّا واقتصاديًّا بعد ذلك[346]. وكان أهم نصوصها:

- حق التجارة في أجزاء الدولة العثمانية كلها بالنسبة إلى رعايا الملك فرانسوا الأول.
- التنقل والملاحة في سفن مسلحة وغير مسلحة بحرّية تامة.
- تدفع الرسوم والجمارك وغيرها من الضرائب مرة واحدة في الدولة العثمانية.
- الضرائب التي يدفعها الفرنسيون في الدولة العثمانية هي نفسها التي يدفعها الأتراك.
- حق التمثيل القنصلي، مع حصانة للقنصل وأقاربه والعاملين معه.
- من حق القنصل الفرنسي النظر في القضايا المدنية والجنائية التي يكون أطرافها من رعايا ملك فرنسا، وأن يحكم في هذه القضايا طبقًا للقانون الفرنسي، وليس من حق أي سلطة محلية تركية أن تتدخل في مثل هذه القضايا، وإنما للقنصل الحق في الاستعانة بالسلطات المحلية لتنفيذ أحكامه.
- في القضايا التي يكون أحد أطرافها رعية من رعايا السلطان العثماني، لا يُستدعى ولا يستجوب رعية الملك الفرنسي ولا يحاكم إلا بحضور ترجمان القنصلية الفرنسية.
- إفادات رعية الملك الفرنسي وشهاداتهم في القضايا مقبولة، ويؤخذ بها عند إصدار الأحكام.
- حرية العبادة لرعايا الملك.
- منع استعباد رعية الملك[347].

نتجت من هذه المعاهدة زيادة التعاون بين الأسطولين الفرنسي والعثماني، وشن الأسطول العثماني هجمات قوية على شواطئ نابولي التي كانت تابعة لشارل الخامس. وفي عام 1543 تجمعت وحدات الأسطولين العثماني والفرنسي، وهاجمت نيس التابعة لدوق سافوي حليف شارل الخامس. بل قويت العلاقات بين سليمان القانوني وهنري الثاني خليفة فرانسوا الذي توفي في عام 1547، وذلك نظرًا إلى أن هنري الثاني كان يطمع في إيطاليا، مثل سلفه فرانسوا، ولأن الإمبراطورية الرومانية المقدسة كانت قد بلغت من القوة درجة أصبحت فيها تمثّل خطرًا دائمًا على فرنسا، وفعلًا تعاون سليمان القانوني مع هنري الثاني في عام 960هـ/ 1553م[348].

كان عهد السلطان سليمان القانوني قمة القوة للدولة العثمانية من حيث الاتساع والتنظيم، وكانت قدراتها العسكرية حينذاك على أعلى مستوى، خصوصًا سلاح المدفعية، كما كان لدى العثمانيين أسطول بحري يُحسب له حساب، وكانت قوته تكمن في جرأة قادته ورجاله وصلابتهم، وأخذت الدولة بعد ذلك

تضعف.

عوامل ضعف الدولة العثمانية

تعددت العوامل التي أدت إلى ضعف الدولة العثمانية بين عوامل داخلية وعوامل خارجية.

1- العوامل الداخلية

أ- ضعف السلاطين

أصابت الدولةَ العثمانية حالة من الخلل، تمثلت في أن كثيرًا من السلاطين كان ضعيفًا، مع عدم ظهور صدور عظام يمكنهم ملء فراغ السلطة، ومن ثم يضعون الخطط للإصلاح. وكان ابتعاد السلاطين عن ميدان الحرب والإدارة على رأس هذه العوامل؛ إذ كان السلطان مدار الدولة والعمود الفقري للنظام الإداري والعسكري وصاحب السلطات كلها فيها، وكان أي ضعف فيه أو في سلطته يمثل إضعافًا للدولة بمؤسساتها كلها، وللسلطة التي تدير دفة الحكم فيها، فيكون سببًا في عدم التقيد بقوانين الدولة، وبفرمانات السلطان، فيقلّ نفوذه على مؤسسات الدولة وتتفكك سلطاته، فتتنازعها مراكز القوى التي كانت تجد عندئذ مجالًا رحبًا للظهور في السراي العثماني (أمهات السلاطين وأزواجهم، وأغوات دار السعادة وغيرهم) وفي أجهزة الدولة الإدارية والعسكرية (الوزراء والأمراء والقوى المحلية وجنود القابوقولي، خصوصًا فرق الإنكشارية) في مركز الدولة والولايات، الأمر الذي أدى إلى حالة من الخلل العامة في الدولة[349].

كان السلطان سليم الثاني (974-982هـ/ 1566-1574م) فاتحة السلاطين الضعفاء؛ نظرًا إلى أنه أول من سنَّ عدم خروج السلاطين على رأس الجيوش في الحملات، وأول من لم يرع شؤون الدولة عن قرب، وأول من انزوى في القصور مفتتنًا بالنساء، خاضعًا لرغباتهن؛ وترك زمام الأمور في الدولة للصدر الأعظم صوقلو محمد باشا الذي ساس الأمور بحكمة، وحافظ على مكانتها الخارجية باقتدار طوال فترة حكمه.

أما مراد الثالث، فكان غير محيط بما يدور حوله، وخضع للنساء ورجال القصر، فجمع في يده السلطات كلها التي راحت تعبث بها والدته وزوجه وأغا (قائد) دار السعادة.

ازداد الوضع سوءًا في عصر السلطان محمد الثالث (1003-1012هـ/ 1595-1603م) الذي عُدّ آخر السلاطين الذين تولوا إمارة سنجق خلال فترة ولايتهم للعهد تدريبًا لهم على الحكم والقيادة، الأمر الذي أدى إلى تضاؤل الأمل في ظهور سلاطين ذوي كفاءة عسكرية وسياسية لإدارة الدولة.

تولى السلطان أحمد الأول العرش (1012-1026هـ/ 1603-1617م)، ولم تتعد سنّه الأربعة عشر عامًا، ثم أعقبه مصطفى الأول (026 - -1027هـ/ 1617-1618م)، وكان معتوهًا، ثم عثمان الثاني (1027 - 1031هـ/ 1618-1622م)، وكان صغير السن عديم الخبرة، ومراد الرابع (1031-

1050هـ/ 1623–1640م) لم يكن مدركًا ما يدور حوله.

استمر فراغ السلطة حتى عام 1040هـ/ 1633م، وازداد الصراع على كسب النفوذ بين رجال السراي العثماني ونسائه، حتى تولى كوبريللي محمد باشا الصدارة العظمى في عام 1066هـ/ 1656م، وذلك بعد أن اشترط استعادة السلطات المطلقة للسلطان، وبذلك استعاد السلطات كلها في يده مرة أخرى، ثم في يد أسرته من بعده، حتى انتهت هذه المرحلة بهزيمة فيينا (1094هـ/ 1683م)، وما تبعها من أحداث مأساوية انتهت بتوقيع معاهدة كارلوفيتز[350].

ب- عدم كفاءة الصدور العظام

مثّل هذا الأمر معول هدم ضرب بقوة في أوصال الدولة العثمانية، وكان لهؤلاء الصدور العظام دور مهم في فترة قوة الدولة؛ فالصدر الأعظم هو الوزير الأول في الدولة وصاحب الخاتم السلطاني والوكيل المطلق للسلطان، بل هو نظام العالم، وكان دعامة قوية في تحقيق إنجازات السلاطين في الداخل والخارج.

استطاع بعض هؤلاء الصدور ملء الفراغ السياسي الذي نتج من ضعف السلاطين؛ إذ تمكّن صوقلو محمد باشا من ممارسة سلطاته الكاملة في الدولة، فلم تظهر عوامل الانهيار الداخلي إلا بعد عزله في عام 987هـ/ 1579م. ولم يأت بعد هذا الرجل صدر أعظم يمتاز بالقدرة نفسها والكفاءة؛ ففي ضوء عزوف السلطان مراد الثالث عن النظر في شؤون الدولة، وتولية رجال في منصب صدر أعظم عديمي الخبرة والكفاءة، ازدادت تدخلات النساء والرجال في السراي وندماء السلطان حتى أطلق بعض المؤرخين على الدولة في هذه الفترة اسم «سلطنة النساء والندماء»[351].

نتج من ضعف الصدور العظام أن تناوب على هذا المنصب تسعة عشر وزيرًا خلال ثمانية عشر عامًا فقط (988–1007هـ/ 1580–1598م)، على نحو أدى إلى عدم استقرار الإدارة في الدولة، وانتقال مقاليد الحكم إلى نساء السراي وأغوات باب السعادة والمقربين من السلطان. وأصبح التعيين في وظائف الدولة لا يخضع للكفاءة والمقدرة والتسلسل الوظيفي بحسب القوانين والأعراف التي كانت جارية من قبل، بل عن طريق الالتماس والحماية والرشوة التي كانت تدفع لوالدة السلطان والوزير الأعظم، ولمن لهم تأثير في السلطان.

ساعد في نمو نفوذ السراي وتدخلاته في شؤون الدولة انغلاق السلاطين على أنفسهم وعدم إحاطتهم بالأوضاع الداخلية والخارجية في الدولة. ولما كان الوزراء عديمي الخبرة أو الكفاءة، كانت توجّه إليهم من أصحاب النفوذ في الدولة الأوامر التي لم يكونوا يملكون أمامها سوى الخضوع[352].

سُحبت إدارة شؤون الدولة من يد هؤلاء الوزراء، حيث ما عادت للفرمانات التي تصدر بمعرفتهم عن الديوان الهمايوني الأهمية نفسها التي كانت من قبل، بعد أن أصبح أصحاب النفوذ يستصدرون خطوطًا همايونية من السلطان نفسه، فكان ذلك بمنزلة ضربة كبيرة لمنصب الصدارة العظمى التي كانت الدعامة الثانية بعد السلطان لنظام الدولة الداخلي، وكانت لها آثار كبيرة في الولايات، بل في جبهات القتال.

يُذكر أن أحدًا من الوزراء لم يستطع استعادة نفوذه، ومن ثم استعادة سيطرته، بوصفه وكيلًا مطلقًا للسلطان، على مقاليد الحكم والإدارة وقيادة الجيوش حتى تولية آل كوبريللي الصدارة العظمى (1066هـ/ 1656م)، فحملوا على عاتقهم مهمة إحياء الدولة العثمانية واستعادة السلطات من مراكز القوى، والقضاء على العصاة وإصلاح الحالة المالية، ثم الانطلاق إلى وسط أوروبا مرة أخرى.

غير أن هذه الحيوية لم تستطع القضاء على أصل الداء الذي كان كامنًا في السراي العثماني، ومسيطرًا على الروح المعنوية لرجالات الدولة وجندها. ومنذ ذلك الحين، بدأ البناء العثماني في الانهيار من الداخل، وهو ما ألقى بظلاله على الأوضاع الاقتصادية أيضًا.

ج- سوء الأوضاع الاقتصادية

ظهر الضعف والخلل الاقتصادي حين تحول الكثير من أراضي الدولة إلى نظام الالتزام[353]، ثم التحولات التي طرأت على النظام ذاته الذي أصبح يورث «حق الالتزام» في نهاية القرن السابع عشر، وسمي الالتزام «ملكاني» مدى الحياة. وبحلول القرن الثامن عشر ظهر الملتزم، كأنه المالك الفعلي للأرض؛ أي كانت له سلطة زيادة بعض الضرائب أو خفضها[354]. وأدى ذلك إلى خلل في الحالة الاقتصادية للدولة وزيادة نفوذ الأعيان في الولايات. ولما تضاعف عدد الجنود من ذوي المرتبات ومطالبتهم بالحصول على امتيازات الإنكشارية المالية، ازدادت الأعباء على الخزينة المثقلة.

من ناحية أخرى، كان لإغراق الأسواق العثمانية بالفضة من العالم الجديد في نهايات القرن السادس عشر، أثر كبير في الارتفاع المفاجئ للأسعار، ومن ثم معاناة رجال الدولة من ذوي الدخول الثابتة، وفي مقدمهم جنود القابوقولي (الباب السلطاني) من ضغوط اقتصادية ومالية كبيرة[355].

أدى سوء الأوضاع الاقتصادية إلى خلل اقتصادي ومالي انعكس على الأوضاع كلها في الدولة، خصوصًا الفرق العسكرية.

د- تدنّي قدرات الجيش

كان لضعف الجيش أثره في الدولة العثمانية؛ إذ كان الإنكشارية العمود الفقري في النظام العثماني العسكري. تغير وضعهم تغيرًا أساسيًّا في عام 974هـ/ 1566م، حين سُمح لهم بالزواج، وأصبحوا يكوّنون طبقة وراثية متميزة من غيرها من ناحية، كما بدأوا يفقدون روحهم العسكرية من ناحية أخرى.

من المعلوم أن نظام الإنكشارية مسّته ألاعيب مختلفة؛ فالآباء المسيحيون أحيانًا كانوا يفتدون أبناءهم من التجنيد بدفع المال، واستبدال الشباب من المسلمين واليهود والغجر بالمسيحيين. لكن الحكومة كانت حتى ذلك الحين تضرب بشدة على معظم هذه المخالفات حين تكتشفها.

يبدو أن السلطان مراد الثالث رغب في إفساد تنظيم الإنكشارية بعد أن لاحظ مدى نفوذهم في الدولة، ولهذا وجه ضربة إليهم؛ فسمح في عام 990هـ/ 1582م بدخول عدد كبير من الجنود غير المدربين إلى الأوجاق مباشرة، ورحّبت حاشيته بهذا الإجراء الذي قام به، وإن كان قد نفّذه في ظل مقاومة شديدة من

أغا الإنكشارية. يضاف إلى ذلك أنه في أثناء الحرب مع فارس، وهي الحرب التي نشبت في عهده، سمح بتجنيد عدد كبير، فتضاعف عدد الإنكشارية في نهاية عهده[356].

نتج من ذلك نسف نظام الدوشرمة، وإجهاد الخزانة على نحو بعيد؛ لأن اعتماداتها لم تكن تكفي حتى رجالها الأصليين، وترتب على ذلك لجوء الحكومة إلى خفض العملة كي تدفع رواتب الجيش الذي زاد عدده، وأدى ذلك إلى نشوب ثورات في العاصمة، قام بها الإنكشارية، ثم فرق الخيالة بعد ذلك بأعوام قليلة. وهكذا أصبح الجند يشعرون بقوتهم على نحو لم يعهدوه من قبل، وأصبحوا مستعدين لمواجهة أي معارضة تعترض رغباتهم بالقوة.

لجأت الدولة إلى الإنكشارية في قمع ثورة أخرى قام بها الخيّالة في عام 1011هـ/ 1603م، فأصبحوا أقل استعدادًا للطاعة. وبذل السلطان عثمان الثاني جهدًا كبيرًا في عام 1622 للقضاء على الخطر، لكنهم كانوا أقوى منه، فعجز عن التغلب عليهم، وانتهى الأمر بخلعه وقتله. وقُدّر لأخيه مراد الرابع أن ينجح في كسر شوكتهم بأن أوقف التجنيد بالدوشرمة كي يخفّض عدد المشاة، وما إن حلّت أواسط القرن السابع عشر حتى فقد نظام الدوشرمة فاعليته.

يرى جب وبوون أن اختفاء نظام الدوشرمة أدى إلى اضمحلال نظام التدريب العسكري والإداري بأسره، وهو النظام الذي كان قد أُعدّ على نحو يدعو إلى الإعجاب. وكان بالإمكان خفض آثار ذلك لو ألغي في الوقت نفسه نظام تجميع الجنود الذين يدخلون في خدمة الدولة، وحل محلهم آخرون أحسن تدريبًا ونظامًا. فمراد الرابع والصدر الأعظم كوبريللي فاضل أحمد باشا، لم يكوّنا فرقًا جديدة قوية تكفي للقضاء على الإنكشارية[357] الذين ظلوا يثيرون المتاعب، ويكلفون الدولة نفقات باهظة، من دون أن يتلقوا تدريبًا ما، وبناء عليه، كانوا عديمي الجدوى في الحرب ومثالًا للفساد والانحلال تحتذي به كل قوة أخرى منافسة تكوّنها الدولة لتلافي عيوبهم.

ترتب على إلغاء نظام الدوشرمة ملء أوجاق الإنكشارية بأكمله بمسلمين ولدوا أحرارًا؛ إذ كان المسلمون وحدهم المسموح لهم بالخدمة في الجيش، ولا يُجنّد الذميون إلا إذا اعتنقوا الإسلام. وكان هؤلاء المجندون المسلمون أقل خضوعًا من سابقيهم مجندي الدوشرمة، وسرعان ما فرضوا طرح مبدأين رئيسين من تنظيم الإنكشارية: تحريم الزواج قبل الاستيداع المعتمد على معاش، وتحريم ممارسة أي حرفة أو تجارة[358].

كان معظم مجندي الإنكشارية من النوع الجديد يأتون من الحرفيين في المدن التي لا توجد فيها الفرق. وكان الزواج المبكر هو التقليد المتبع لدى رجالها كما هي الحال بالنسبة إلى المسلمين عمومًا؛ لذلك أصبح من غير العادي أن يعيش هؤلاء في الثكنات، وزادت صعوبة إخضاعهم للنظام والتدريب، وأصبحوا يسدون العجز في مرتباتهم بالعمل الصناعي والتجاري المتاح. إضافة إلى ذلك، سجل موظفون من ذوي النفوذ أسماء خدمهم وأتباعهم في قوائم الجيش، وبذلك كانوا يكلفون الدولة بإعالتهم، وترتب على ذلك إحالة أشخاص أقوياء إلى التقاعد من أجل إفساح المجال لمثل هؤلاء الأشخاص.

وهكذا، أنفقت أموال طائلة كانت الخزانة تخصصها لدفع رواتب الإنكشارية من دون أن يعود منها شيء

على الدولة، لذلك بذلت محاولات لإنقاص عدد الرجال الذين وضعت أسماؤهم في القوائم الرسمية[359].

كان سوء تنظيم الخيالة النظاميين في ذلك الوقت يفوق سوء تنظيم الإنكشارية؛ فهو سابق ضعف تنظيم الإنكشارية؛ إذ اعتاد سليمان القانوني أن يختار ثلاثمئة رجل من فرقة الخيالة ليعملوا حراسًا، وسمح لهم من باب المكافأة أن يمارسوا أعمالًا مدنية، مثل التزام جمع الضرائب وجباية الجزية، لكن هذه الواجبات أجبرتهم على أن يعيشوا معظم الأوقات في المقاطعات التي يمارسون أعمالهم فيها، كان كثيرون منهم لا يظهرون في اسطنبول إلى حين اقتراب يوم استلام الرواتب، ثم حُرّم عليهم ذلك، لاحتمال تسببهم في القلاقل في مثل هذه المناسبات، وأصبح توزيع مرتباتهم موكلًا إلى ضباطهم.

إضافة إلى ذلك، تأثر نظامهم بإلغاء نظام الدوشرمة، وإدخال مجندين غير مدربين على نحو ما حدث بالنسبة إلى الإنكشارية. ووصل الأمر بالخيّالة إلى بيع صكوك مرتباتهم هي الأخرى.

خفّض السلطان مراد الرابع عدد الخيالة، وسلبهم الصدر الأعظم كوبريللي محمد باشا كل سلطة، فهم بخلاف الإنكشارية لم يكن وراءهم عدد كبير من الأتباع المستعدين للمقاومة بحد السلاح أي مساس بنظامهم. والحقيقة أن قادة الخيالة المقيمين في اسطنبول كانوا يجدون صعوبة في الحصول على العدد الكافي من الرجال لحضور العرض الذي يقام وقت تسلم الرواتب. بهذا لم يكن هناك ما يبرر خشية الحكومة منهم، وكان بإمكانها أن تلغيهم لو أرادت، لكنها لم تفعل ذلك، لأن جزءًا من المرتبات الخاصة بالقوتين، الخيالة والإنكشارية، كان في ذلك الوقت في أيدي موظفي الدولة أنفسهم، والجزء الآخر في أيدي الجمهور، وكان يعتقد أن كلًا منهم لا يحتمل أن يسلم من دون احتجاج، لأنه يحرمهم الدخل الذي كانوا يحصلون عليه من شراء هذه السراكي (صكُّ المعاش)[360].

كانت المدفعية العثمانية والفرقة المرتبطة بها من رجال النقل وصانعي الأسلحة في حالة أسوأ من الإنكشارية والخيالة، غير أن هذه القوات لم تمر بالانحلال الكامل إلا في القرن الثامن عشر. ويبدو أن المدفعية العثمانية كانت حتى معاهدة كارلوفيتز لا تزال متفوقة فعلًا على مدفعية خصومهم في بعض النواحي، وأن مصانع السلاح العثمانية كانت لا تزال تستطيع أن تزوّد قوات كبيرة بالأسلحة، لكن الفرق الثلاث (الإنكشارية والخيّالة والمدفعية) فسدت كلها بسبب فترة السلام الطويلة التي عاشتها، وسراكي رجال المدفعية هي الأخرى كانت تباع وتشرى علنًا، ونقصت هيئتهم بعد ذلك نقصًا كبيرًا حتى غدت هيكلًا. وكان المجندون الذين لم يتلقوا تدريبًا ممن يجمعون بسرعة في حالة الطوارئ أقل جدوى في سلاح المدفعية، لأنه يتطلب قدرًا أقل من المهارة الفنية[361].

هـ- حركات التمرد والعصيان

تعددت حركات التمرد والعصيان في الدولة العثمانية، وانحصرت في البداية، في أواخر القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وخلال القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي، في مطالبة الجند بالهبات والعطايا، أو التذمر بسبب سوء الأحوال في الجبهات. لكنها استندت إلى عوامل الخلل التي راحت الدولة تعانيها، كالتي أشرنا إليها سابقًا، ما أدى إلى الشعور بعدم الرضا بين الجند وأصحاب الحرف

في مركز الدولة، وحتى بين الولاة أنفسهم في الولايات.

وقعت خلال القرن الحادي عشر الهجري/السابع عشر الميلادي نحو ثلاث عشرة حركة عصيان كبرى في الدولة، شاركت فيها الفرق العسكرية وأرباب الحرف ورجال الدولة ونساء السراي، فكانت مظهرًا جليًّا لحالة الاضطراب التي كانت تتعرض لها الدولة في مؤسساتها العسكرية والسياسية والاقتصادية والإدارية والقضائية.

إذا كانت الحركات التي قامت بين أعوام 1061هـ/1651م و1066هـ/ 1656م و1099هـ/1688م تحمل أسبابًا اقتصادية، فإن الحركات العشر الأخرى كانت نتيجة التحريض والصراع على السلطة والنفوذ في الدولة؛ وراح ضحيتها بعد السلطان إبراهيم أيضًا بعض الوزراء العظام وأمهات السلاطين[362].

ساهمت هذه الأسباب مجتمعة في اضطراب أوضاع الدولة العثمانية داخليًّا، ولم تكن تلك الأسباب الداخلية هي السبب فحسب، بل ساهمت عوامل خارجية في تعميق ذلك الاضطراب والتمهيد لانهيارها بعد ذلك.

2 - العوامل الخارجية

كانت الدولة العثمانية دولة عسكرية في المقام الأول، قامت على هدف استراتيجي هو الغزو والجهاد. وكانت مؤسساتها العسكرية دعامة قوتها؛ ومثّلت مؤسساتها الأخرى الجبهة الداخلية التي كانت تقف وراء قوتها العسكرية، لذلك لا عجب في ارتباط نموّ الدولة وازدهارها بمدى ما كان يحققه جيشها من إنجازات على الصعيد الخارجي للدولة، ومدى الحفاظ على حدودها وأمنها الخارجي.

كانت الإنجازات الخارجية للدولة نتاج قوتها العسكرية التي ساعدت العثمانيين في التحول بإمارتهم الصغيرة إلى دولة عظمى[363]، فاتسعت شرقًا وغربًا، معتنقة فلسفة الدولة العالمية حتى أواخر القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي.

حافظ السلاطين العثمانيون الأوائل على هذه المكانة الخارجية للدولة؛ فكما حرص القانوني حتى نهاية حياته (974هـ/ 1566م) على ترسيخ مكانة الدولة العالمية في الخارج، استطاع الصدر الأعظم صوقلو محمد باشا بخبرته العسكرية وحنكته السياسية المحافظة على هذه المكانة طوال فترة حكم سليم الثاني، ومن ثم لم تنعكس مظاهر الخلل الداخلي على الدولة في إنجازاتها الخارجية إلا في عهد مراد الثالث؛ فكان لعوامل الاضطراب التي طرأت على مؤسسات الدولة كلها، ومنها المؤسسة العسكرية، أعظم الأثر في بدء فقدان فلسفة الغزو والجهاد واهتزاز فلسفة الدولة العالمية داخليًّا وخارجيًّا[364].

أ- تدهور الدولة العثمانية في الجبهة الأوروبية

كان التوازن القديم بين الدولة العثمانية والدول الأوروبية في مصلحة الأولى، بوصفها نظامًا إقطاعيًّا أشد مرونة من الإقطاع الغربي. لكن هذا التوازن بدأ يهتز لمصلحة الدول الأوروبية حين أخذت منذ القرن السادس عشر في التحول من دول إقطاعية إلى رأسمالية تجارية، ثم رأسمالية صناعية بعد الانقلاب الصناعي، حتى أصبح ميزان القوى، نهائيًا، في مصلحة الدول الأوروبية.

كان الصراع بين الدولة العثمانية من ناحية والهابسبورغ من ناحية أخرى قد تركز في وادي الدانوب ووادي سافا، كما تركز النضال ضد البندقية في المجال البحري.

أصيب النفوذ العثماني البحري بضربة قاصمة في عام 1571 في معركة ليبانتو (Lepanto)، حين هزم الأسطول البندقي وحلفاؤه بقيادة دون جوان النمساوي الأسطول العثماني هزيمة ساحقة[365].

لكن الدولة العثمانية شهدت فترة انتعاش منذ منتصف القرن السابع عشر بفضل جهود أسرة كوبريللي الألبانية التي استحوذت على أعلى مناصب الدولة، غير أن هذا الانتعاش النسبي لم يحل دون انتكاسها في حروبها الخارجية؛ فكان فشلها الذريع في الاستيلاء على فيينا في عام 1683، كما استمرت أسرة الهابسبورغ تلحق بها الهزائم المتتالية، حتى انتهت الحروب بين الدولتين بمعاهدة كارلوفيتز التي بمقتضاها أُجبرت الدولة العثمانية على التنازل عن ترانسلفانيا وغالبية أراضي المجر وأجزاء واسعة من سلافونيا وكرواتيا، وأن تردّ أجزاء من أوكرانيا إلى بولندا.

ولما كانت روسيا قد نمت من دوقية موسكو في أواخر القرن الخامس عشر حتى أصبحت دولة فتية صغيرة، فإن الاحتكاك بدأ بين الدولة العثمانية والدولة الروسية الحديثة، لكن انحصر في إمارات الحدود على يد التتار والقوزاق[366].

كان التحدي الأوروبي للدولة العثمانية يقوم على العداء القديم بين الإسلام الذي تمثله الدولة العثمانية، والمسيحية التي تمثلها أوروبا، إضافة إلى الرغبة في استرداد المناطق التي فتحها المسلمون عمومًا والعثمانيون خصوصًا، وعلى رأسها بيت المقدس[367] ومركز الكنيسة الشرقية القسطنطينية. زد على ذلك الرغبة في تخليص المسيحيين في أنحاء العالم، خصوصًا في أرجاء الدولة العثمانية، من الحكم الإسلامي.

هكذا، سعت أوروبا لإنهاء الوجود العثماني فيها، وترتب على ذلك الكثير من المواجهات العسكرية بين الجانبين – كما رأينا بالنسبة إلى الهابسبورغ وروسيا – وكانت هزيمة الجيش العثماني في معركة زينتا في عام 1109هـ/ 1697م بمنزلة نهاية الطموحات العثمانية في حكم أوروبا؛ إذ كشف هذا التراجع الكبير للجيش العثماني، على طول الجبهات الأوروبية شمالًا وغربًا وجنوبًا، عن إخفاق محاولات آل كوبريللي في بث الحيوية في مؤسسات الدولة، وروح الجهاد في جيشها مرة أخرى، ومن ثم كان هذا إيذانًا ببدء انهيار الجبهة الغربية، وسقوط خط دفاعها الأول، إضافة إلى توقف الفتوحات العثمانية في أوروبا نهائيًّا، وهو ما كان له أثره في الجبهة الشرقية كذلك[368].

ب- الصراع العثماني – الصفوي

الصراع العثماني – الصفوي قديم، ومن المعلوم هو دور الدولة العثمانية في الإجهاز على الدولة الصفوية في معركة جالديران (1514م)[369]، لكن من غير أن يؤدي ذلك إلى انتصار حاسم؛ إذ أخذت الدولة الصفوية تتحرك من جديد من أجل استعادة مجدها القديم؛ وحاول الشاه عباس الأول الاستفادة من الأوضاع المضطربة في الدولة العثمانية، خصوصًا في منطقة الأناضول، فاستولى على تبريز وروان وكنجة

ودربند ونخجوان، وسعى للتضييق على العثمانيين اقتصاديًّا، محاولًا تحويل طريق الحرير إلى ميناء بندر عباس، والاستعانة بطريق موسكو؛ حيث عقد الاتصالات مع الإنكليز لهذا الغرض.

وجّه العثمانيون الكثير من الحملات العسكرية للتصدي لسياسة الشاه هذه، غير أن المعاهدة التي عقدت بين الطرفين في عام 1021هـ/ 1612م أسفرت عن الاعتراف للصفويين بالسيادة على تلك المناطق. ثم إن هزيمة الجيوش العثمانية في الحرب التي اشتعلت مرة أخرى في الفترة 1024–1027هـ/ 1615–1618م، والاضطرابات التي وقعت في مركز السلطنة في اسطنبول، شجعت الشاه على الاستيلاء على بغداد وشمال العراق في عام 1033هـ/ 1624م.

إذا كانت الحملات التي جرّدتها الدولة صوب الشرق لاستعادة بغداد ذات الأهمية الاقتصادية الكبيرة للدولة لم تسفر عن نتيجة تذكر غير استنزاف القوى العثمانية على نحو متزايد، فإن السلطان مراد الرابع تمكن من استعادتها في عام 1048هـ/ 1638م؛ وعقدت معاهدة قصر شيرين (1049هـ/ 1639م) بين الطرفين، وبموجبها رسمت الحدود بين الدولتين نهائيًا[370].

انتهى الأمر بتدهور الدولة العثمانية تدهورًا فعليًا، ما كان له آثاره في أوضاع الدولة كلها، خصوصًا المناطق الاستراتيجية، ومنها البحر الأحمر.

ج- أثر ضعف الدولة العثمانية في استراتيجيتها في البحر الأحمر

بدأ الاضطراب يسري في أوصال الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر، على نحو أدّى إلى تخفيف قبضتها على الولايات التابعة لها، ومنها مصر التي أصبح للبكوات المماليك فيها الغلبة والسيطرة، حتى نجح علي بك الكبير في الاستيلاء على الحكم، مدفوعًا باعتقاد مفاده أن وضعًا تجاريًّا مزدهرًا في مصر قد يساعده في الاستقلال وفتح بلاد العرب. وكان البحر الأحمر أول منطقة تجذب انتباهه بوصفها الطريق الأهم من بين طرق التجارة المصرية. وكان التصور أن هذه الطريق يمكن أن تأتي بأرباح أكبر لمصر إذا أمكن حث البيوت التجارية الأوروبية في الهند على إعادة توجيه تجارتها من طريق رأس الرجاء الصالح إلى السويس؛ فكانت التجارة الأوروبية في البحر الأحمر قد تقلصت على نحو بعيد في منتصف القرن الثامن عشر، حتى إن التجار البريطانيين في الهند الذين حققوا أرباحًا هائلة منه، سابقًا، كانوا يسيرون في طريق الإفلاس[371].

كانت العقبات في وجه إحياء حركة التجارة الأوروبية كبيرة؛ إذ قاومت الدولة العثمانية تلك التجارة في الأجزاء الشمالية من البحر الأحمر وعارضتها، من منطلق الإدراك التام لما آل إليه أمر الإمبراطوريات الآسيوية التي سمحت للأوروبيين بإنشاء مراكز تجارية في أراضيها، حيث استسلمت هذه الإمبراطوريات لتفوّق أوروبا العسكري في ما بعد. لهذا، بقيت الدولة العثمانية متمسكة بمبدأ منع مد الأوروبيين نشاطهم التجاري والبحري إلى الشمال من جدّة، ذلك الميناء الشمالي الأقصى في البحر الأحمر، حيث كان يسمح بوجودهم، وكانت قد رفضت المحاولات المتكررة لعلي بك في الحصول على «فرمان» سلطاني يسمح للأوروبيين بتفريغ شحناتهم في السويس[372].

في تشرين الأول/ أكتوبر 1770، ترسخ الحكم المصري في الحجاز، وأعطيت الأوامر باستقبال السفن الأوروبية في الأملاك المصرية في البحر الأحمر، واتخذت في القاهرة الخطوات اللازمة لإقرار الأمن والنظام اللازمين للتجارة، إلى درجة أن عبد الرحمن الجبرتي كتب مبالغًا عن عصر علي بك أن «الشخص يستطيع أن يسافر وحيدًا في الليل، راكبًا أو ماشيًا مع كمية كبيرة من الدراهم والدنانير إلى أي مكان، وأن ينام في الأراضي الفسيحة دون سلاح»، وأُعدم أحد المتنفذين اليهود لضغطه على التجار، وحل محله المعلم ميخائيل فرحات[373].

فتحت التجارة الهندية مع جدّة في البحر الأحمر منذ نهاية القرن السابع عشر، وعدّ التجار الأحرار الهنود والبحارة الأحرار هذه التجارة وسيلة لتجنب النظم التي قصرت التجارة الإنكليزية مع أوروبا على شركة الهند الشرقية. لكن في بداية النصف الثاني من القرن الثامن عشر، بدأت التجارة في البحر الأحمر في التدهور نتيجة ظلم شريف مكة وموظفيه الذين فرضوا غرامات كبيرة على هؤلاء التجار، ومن هنا نبعت فكرة حمل التجارة أبعد إلى السويس، وبذلك يجري تفادي هذه الغرامات[374].

بعد موت الشريف، الحاكم الشرعي لمكة، نشب صراع على خلافته بين فرعين متنافسين في البيت الهاشمي، توجه في أثره المرشح المهزوم عبد الله إلى اسطنبول؛ وحصل عن طريق الرشوة على خطاب من السلطان مصطفى خان الثالث إلى علي بك ليقدم إليه المساعدة وضمان الحصول على المنصب المتنازع فيه. لم يكن هذا التكليف إلى علي بك شيئًا مستغربًا في ذلك الوقت؛ فمصر كانت مسؤولة عن حماية الأماكن المقدسة في الحجاز، وكانت ترسل قافلة ضخمة إلى الحج في كل عام، مصحوبة بحامية عسكرية كبيرة. ووافق وصول عبد الله إلى القاهرة نيات علي بك وخططه تمامًا الذي لم يكن ليرفض دعوة لغزو الحجاز؛ لأنها لم تدعم أسس دولته فحسب، لكن الدعوة جاءت من السلطان لضرب من كان علي بك وقتئذ في نزاع معهم، وبمعنى آخر، فإن الدعوة السلطانية كانت منطلقه إلى التوسع خارج حدود بلاده لتحقيق الهدف الأول من سياسته الخارجية، وهو تحقيق استقلال دولته. وتكمن قيمة الدعوة كذلك في توفير المبرر لعلي بك لعملياته تحت ستار العمل لحساب السلطان، وتبرر كذلك فرض ضرائب جديدة، وخصم مصاريف الحملة من الضرائب المستحقة للخزينة، وبذلك كان إغراء حملة الحجاز لا يقاوم[375].

نجح مستشارَا علي بك، روزيتي والمعلم رزق، في إقناعه بحملة الحجاز؛ فالأول أقنعه بالمزايا المالية الضخمة التي ستعود عليه من الاستيلاء على الحجاز، وضمان السيطرة على التجارة الهندية التي يمكن توجيهها من خلال الموانئ المصرية وهي في طريقها إلى أوروبا. وفي الوقت نفسه حثه على مد يد الصداقة إلى الدولة البحرية البندقية التي كانت سفنها تتردد على ميناء السويس منذ عام 1768. ومكافأة لروزيتي على هذه الأفكار، منحه علي بك حق إقامة بيت تجاري في جدّة بالمشاركة مع أخيه بالطازار (Balthazar) في حالة فتح الحجاز. وفاز بالطازار بحق رعاية مصالح المؤسسة الجديدة إلى جانب عمله مديرًا لجمارك جدّة. ولم يفت روزيتي أن يوصل هذه الخطة إلى علي بك عن طريق المعلم رزق، مستغلًا اقتناع علي بك بالتنجيم الذي كان إحدى وظائف رزق إلى جانب إدارته مالية سيده[376].

أُسندت القيادة العامة للحملة إلى محمد بك الذي كان في ذلك الوقت قائد جيوش علي بك، وغادر

السويس أميرًا للحج في أيار/ مايو 1770 على رأس قواته البرية، بينما قاد حسن بك أسطولًا بحريًّا، وكانت وجهة القائدين جدّة، وفي الحجاز، توالت انتصارات القوات المصرية، ووصلت أنباء هزيمة قوات الشريف أحمد إلى القاهرة في 16 تموز/ يوليو، وتبعتها في آب/ أغسطس 1770 أنباء استيلاء محمد بك أبو الدهب على مكة، وتبع ذلك إعادة عبد الله شريف عليها. وفاز محمد بك بثروة كبيرة، مكافأة له على مساعيه، بينما استولى حسن بك على جدّة، واقترن اسمه في ما بعد بكنية الجداوي[377].

وصلت إلى اسطنبول في ذلك الوقت أنباء غير مؤكدة مفادها أن الشريف الجديد ذكر اسم علي بك الكبير في خطبة الجمعة في مكة، بمعنى أن الشريف اعترف بسيادة علي بك على المدينة المقدسة، وذُكر اسمه أيضًا في خطبة الجمعة في القاهرة، ونُقش اسمه على السكّة[378] التي ظهرت أول مرة تحمل اسم علي بك في عام 1183هـ/ 1769م، وهو العام نفسه الذي رفض فيه قبول حاكم عثماني، وكان هذا بمنزلة إعلان صريح لسيادته الكاملة على مصر، وإشارة إلى مطامحه في الاستقلال.

أعطى علي بك تعليمات محددة بتطوير التجارة الهندية عبر البحر الأحمر، فجرى إصلاح ميناء جدّة لاستقبال السفن التي كان يأمل أن تصل إلى بلاده، كما أمر بمعاملة التجار الأوروبيين معاملة طيبة وعدم اعتراضهم في البحر الأحمر، بل حث مساعديه على تقديم المساعدة إليهم لزيادة تجارتهم عبر البحر الأحمر والسويس، ما دعا التجار البريطانيين في البنغال إلى الاتصال بمماليك علي بك، وناقشوا إمكان إرسال سفنهم مباشرة من الهند إلى السويس، وهو ما جرى عرضه من جيمس بروس (James Bruce) الذي وصل إلى مصر، وقابل محمد بك أبو الدهب الذي منحه مرسومًا يوافق فيه على أن تدخل السفن الإنكليزية السويس وتدفع رسومًا قدرها 8 في المئة من الـ 14 في المئة التي كانت تفرض في جدّة ومبلغًا من المال يقدر بخمسين باتاكا[379] للسلطات في السويس عن كل سفينة نظير الرسو، وإلى جانب ذلك، توفير الأمن للسفن ومنع طلب الهدايا. كما سمح المرسوم للتجار الإنكليز بالتجارة مع القاهرة بالمال أو المقايضة، بحسب ما يناسبهم[380].

د- موقف الدولة العثمانية من إبحار السفن الأوروبية في البحر الأحمر حتى السويس

كانت الدولة العثمانية منشغلة بحربها ضد روسيا (1768-1774)، التي انتهت بتوقيع معاهدة كوجوك كينارجي في عام 1774، والتي كان فيها مهانة للباب العالي، ولها تأثير سلبي في مستقبل الإمبراطورية العثمانية.

لم تكن الدولة العثمانية تدرك الدور البريطاني في مصر على نحو بعيد. وكما أشرنا سابقًا، كانت سياسة الإمبراطورية العثمانية دائمًا هي منع الملاحة المسيحية في ما وراء جدّة، وبرر الباب العالي هذه السياسة رسميًّا بالإعلان أن «بحر السويس مخصص للحج الشريف إلى مكة، والسماح للفرنجة بالراحة هناك يفسد قضية الدين»[381]، مع تحفظنا على ذلك، لأن السفن الأوروبية كانت تصل فعلًا إلى جدّة، وبناء عليه، فوصولها إلى السويس بعيد عن هذه القضية.

يمكن تفسير ذلك في ضوء ثلاث حقائق: **الأولى** هي أن الباب العالي كان محرومًا فعلًا من الرسوم التي

تحصل في مصر، والتي كانت بمنزلة ولاية شبه مستقلة. و**الثانية** هي أن الباب العالي كان يعتمد على الرسوم المحصلة في جدّة في تغطية النفقات اللازمة لمكة والمدينة. و**الثالثة** هي إدراك الباب العالي أن هذا النظام الجديد في التجارة سوف يزيد من دخول المماليك، ومن ثَمَّ يساعدهم في تقوية استقلالهم عنه. وكتب السفير البريطاني إلى حكومته أن «الأخطر في هذه الأمور الثلاثة ينبع من الغيرة في الباب العالي من القوة المتنامية للبكوات وخشية الباب العالي من أن تصبح الولاية المصرية مستقلة»[382].

الجدير بالذكر أن شريف مكة شكا إلى الباب العالي وصول أول سفينة بريطانية إلى السويس، ما دفع الأخير إلى تقديم مذكرة في الحال إلى جون موراي، السفير البريطاني، محتجًّا على وصول السفينة، واصفًا ذلك ببدعة.

في الوقت نفسه، أرسل الباب العالي فرمانًا إلى حكومة مصر لمنع السفن الإنكليزية من الرسو في السويس، أو مصادرة حمولتها بدلًا من ذلك، وسجن جميع ركّابها. ومع هذا، لا يبدو أن السفير البريطاني قد خابر حكومته بشأن مذكرة الباب العالي، باعتبار هذا الأمر انتهاكًا للامتيازات التي مُنحت للرعايا البريطانيين المتمثلة في الحرية الكاملة للتجارة في ممتلكات السلطان[383].

هـ- التنافس الدولي على البحر الأحمر والدور البريطاني

سعت بريطانيا سعيًا حثيثًا لفتح البحر الأحمر أمام التجارة، خصوصًا البريطانية، ونجحت في ذلك؛ فهي لم تعر طلب الباب العالي منع السفن الإنكليزية من الوصول إلى السويس اهتمامًا، وبدأ التنافس الفرنسي - البريطاني في الازدياد، خصوصًا بعد أن فشلت بريطانيا في إدراك نيات فرنسا في غزو مصر وتهديد مصالحها في الشرق، معتقدة أن فرنسا تعمل على إيجاد مركز ممتاز لنفسها في الملاحة في البحر الأحمر وموانئ مصر الملاحية فحسب، في الوقت الذي كانت فرنسا تهدف من وراء غزو مصر إلى بناء إمبراطورية استعمارية جديدة لها في الشرق، تكون قاعدتها مصر. ومنذ قدوم الحملة الفرنسية إلى مصر، ظهرت صفحة جديدة من صفحات الصراع البريطاني - الفرنسي في الشرق، كما برز الدور المهم للبحر الأحمر، وكان من ضمن مخططات نابليون بونابرت دراسة مشروع وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، هذا إلى جانب التنسيق بين قواته في مصر والقوى السياسية العربية المطلة على البحر الأحمر والخليج العربي.

بدأ الفرنسيون بعد حملتهم على مصر بالترتيبات اللازمة في السويس لتجميع الأسطول الفرنسي الذي سيوجه الضربة القاضية لبريطانيا في الهند، فوجّه نابليون قوات عسكرية بقيادة الجنرال بون (Bon) لاحتلال السويس، وسلكت الحملة طريق الحج، وبلغتها في كانون الأول/ديسمبر 1798، فأعمل الفرنسيون النهب والتدمير في المدينة، واستولوا على البن والدقيق والغلال ومواد الوقود وغيرها، ونقلوها إلى مستودعات الجيش[384].

أرسلت بريطانيا أسطولها ليتجول في مياه البحر الأحمر في عام 1799، وقوة تقدَّر بثلاثمئة جندي، واحتلت جزيرة بريم المتحكمة في مدخل مضيق باب المندب، لكن قلة الماء العذب في الجزيرة جعلت القوة تتجه إلى عدن، حيث استقبلها سلطان لحج وعدن بالترحاب.

في الوقت نفسه، أرسل نابليون قوة حربية فرنسية تتجول في البحر الأحمر، وتبسط سيطرة فرنسا عليه، فتم بناء سفن حربية صغيرة في ترسانة بولاق بالقاهرة، ثم نقلت إلى السويس، واحتلت ميناء القصير. وبسطت فرنسا سيطرتها على المنطقة الواقعة بين ميناءَي جدّة والسويس. ولم يقض على هذه السيطرة سوى وصول حملة بريطانية من الهند بقيادة الجنرال ديفيد بيرد (David Baird) في عام 1801، لتكون جزءًا من خطة بريطانيا لاستعادة مصر وتحريرها من فرنسا. وكانت مهمة هذه الحملة هبوط بيرد بقواته في القصير كي يناوش مؤخرة الجيش. وفعلًا احتلت قواته القصير، ثم انفصلت عنها قوة واصلت سيرها إلى السويس، أما باقي القوة فاتجهت من القصير إلى قنا، ومنها إلى الجيزة، فبلغتها بعد جلاء الفرنسيين عن مصر[385].

لم تكن الولايات المتحدة الأميركية بعيدة عن التنافس الدولي في البحر الأحمر، حيث وجد الأميركيون فرصتهم لمشاركة الإنكليز في الاهتمام بالتجارة الشرقية، بل منافستهم باحتكار بعض سلع هذه التجارة، على نحو ما حدث مع محصول البن اليمني المربح والمهم الذي كانت اليمن تنفرد بين دول العالم بإنتاجه حينذاك. وكان الأميركيون ينقلونه بسفنهم من ميناء المخا على الساحل اليمني المطل على البحر الأحمر إلى القارة الأميركية. وبقي الأميركيون يقومون بهذا النشاط البحري التجاري المتزايد في المحيط الهندي والبحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر[386].

نخلص مما سبق إلى أن الاضطراب بدأ ينتاب الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر، وبرأينا، منذ عهد السلطان سليمان القانوني نفسه، وكانت المعاهدة العثمانية - الفرنسية (الامتيازات) مجحفة بالنسبة إلى العثمانيين.

كانت وراء تراجع الدولة العثمانية عوامل داخلية وأخرى خارجية؛ أما الداخلية، فتمثلت في ابتعاد أبناء السلاطين عن الاستعداد للحكم والتدرب على مهماته، وفي الوقت نفسه، لم ينجح الصدور العظام، في غالبية الأحيان، في ملء فراغ السلطة، وكان ذلك منذ عصر السلطان سليم الثاني، فاتحة السلاطين الضعاف، وإن ظهر بعض السلاطين على فترات متباعدة حاول استعادة قوة الدولة بمساعدة بعض الصدور العظام من أسرة كوبريللي.

كان تدهور الجيش أحد أهم عوامل اضطراب الدولة العثمانية، وإلغاء نظام الدوشرمة الذي أدى إلى اضمحلال نظام التدريب العسكري والإداري بأسره، إلى جانب سوء تنظيم الخيّالة النظاميين وفرقة المدفعية التي انحلت في القرن الثامن عشر، ما أدى إلى ظهور الكثير من حركات العصيان في الدولة.

أما العوامل الخارجية، فتمثلت في تدهور الدولة العثمانية في الجبهة الأوروبية، خصوصًا الهزائم المتتالية من أسرة الهابسبورغ، حتى توقيع معاهدة كارلوفيتز التي كانت في مصلحة الهابسبورغ، زد على ذلك الصراع مع روسيا، ثم الصراع العثماني -الصفوي.

لا شك في أن ضعف الدولة العثمانية أثّر على نحو بعيد في استراتيجيتها في البحر الأحمر؛ إذ نجح الأوروبيون في الإبحار شمالًا حتى السويس مع وصول علي بك إلى سدة الحكم في القاهرة، ومن بعده محمد بك أبو الدهب، ولم تستطع الدولة العثمانية فعل شيء إزاء ذلك.

---

(340) محمد أنيس، **الدولة العثمانية والشرق العربي 1514–1914** (القاهرة: الأنجلو المصرية، 1990)، ص 166-167.

(341) لمزيد من العلومات عن أسباب تحول الدولة العثمانية إلى المشرق، يُنظر: جمال كمال محمود، **العلاقات بين مصر والولايات العربية**، الفصل الثاني (غير منشور).

(342) أنيس، ص 167.

(343) عن عمليات الأسطول العثماني في البحر المتوسط، يُنظر: جمال كمال محمود، **القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني: دراسة تاريخية وثائقية**، تقديم محمد عفيفي (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015)، ص 31-69.

(344) ياتسيك ماخوفسكي، **تاريخ القرصنة في العالم**، ترجمة أنور محمد إبراهيم (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2008)، ص 92-93.

(345) جلال يحيى، **عصر النهضة والعالم الحديث** (الإسكندرية: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1979)، ص 223.

(346) عبد العزيز نوار، **تاريخ الشعوب الإسلامية: العصر الحديث** (القاهرة: دار الفكر العربي، 1998)، ص 84.

(347) المرجع نفسه، ص 84-85.

(348) يحيى، ص 223-224.

(349) سيد محمد السيد محمود، **انهيار الدولة العثمانية: (الأسباب)** (القاهرة: مكتبة الآداب للطباعة والنشر والتوزيع، 2003)، ص 36-37.

(350) المرجع نفسه، ص 37-39.

(351) المرجع نفسه، ص 38.

(352) لمزيد من المعلومات عن أثر ضعف السلاطين في الدولة العثمانية، يُنظر: السيد، ص 39-40.

(353) يقوم نظام الالتزام على تعهد شخص ما أو مجموعة كبيرة من الأشخاص بدفع الضريبة المقررة على قرية ما أو قرى عدة، وعلى جزء من قرية أحيانًا؛ ووصل عدد الملتزمين في بعض القرى إلى أكثر من خمسين ملتزمًا، ويحصل بعد ذلك على تقسيط التزام بعد أن يرسو عليه، أو عليهم، المزاد من خلال أعلى سعر يقدمه، أو يقدمونه، ويدفع حلوانًا، وبناء عليه، يصبح مسؤولًا عن جباية المال الميري المقرر على حصة التزامه. وفي مقابل القيام بهذا العمل، يحصل على الفائض وهو الفرق بين ما يجمعه من الفلاحين وما يدفعه للروزنامة كما يحصل على مساحة أرض معفاة من الضريبة تسمى الأوسية التي تختلف من قرية إلى أخرى. يُنظر: جمال كمال محمود، **الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2010)، ص 20.

(354) هاملتون جب وهارولد بوون، **المجتمع الإسلامي والغرب**، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، ج 1 (القاهرة: دار المعارف، 1970)، ص 90؛ كينيث كونو، **فلاحو الباشا والأرض والمجتمع والاقتصاد في الوجه البحري 1740-1858**، ترجمة سحر توفيق، سلسلة المشروع القومي للترجمة 136 (القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2000)، ص 52.

(355) خليل إينالجق، **تاريخ الدولة العثمانية من النشوء إلى الانحدار**، ترجمة محمد الأرناؤوط (بيروت: دار المدار الإسلامي، 2002)، ص 80.

(356) جب وبوون، ج 1، ص 253.

(357) المرجع نفسه، ص 254.

(358) المرجع نفسه، ص 255.

(359) المرجع نفسه، ص 255.

(360) لمزيد من المعلومات عن هذه النقطة، يُنظر: جب وبوون، ج 1، ص 255-256.

(361) المرجع نفسه، ج 1، ص 257-258.

(362) السيد، ص 42-43.

(363) عن تطور وضع الدولة العثمانية في بدايات نشأتها، يُنظر: محمد فؤاد كوبريلي، **قيام الدولة العثمانية**، ترجمة أحمد السعيد سليمان، تقديم أحمد عزت عبد الكريم (القاهرة: دار الكتاب العربي للنشر والتوزيع، 1993)، ص 34 وما بعدها.

(364) السيد، ص 45.

(365) أنيس، ص 167-168.

(366) المرجع نفسه، ص 168؛ عبد الوهاب بكر، **الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر** (القاهرة: دار المعارف، 1982)، ص 32.

(367) كان للقدس أهمية كبرى على مر العصور، واستمرت تلك الأهمية خلال العصر العثماني. يُنظر: جمال كمال محمود، **مصر والقدس في العصر العثماني** (القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2016).

(368) السيد، ص 51-52.

(369) عبد الكريم رافق، **بلاد الشام ومصر من الفتح العثماني إلى حملة نابليون بونابرت 1516-1798**، ط 2 (دمشق: [د. ن.]، 1968)، ص 97.

(370) السيد، ص 54-55.

(371) دانيال كريسيليوس، **جذور مصر الحديثة**، ترجمة وتعليق عبد الوهاب بكر (القاهرة: مكتبة نهضة الشرق، 1985)، ص 168-169.

(372) المرجع نفسه، ص 169.

(373) محمد أنيس، **إنجلترا وطريق السويس في القرن الثامن عشر**، ترجمة عبد الوهاب بكر، تقديم عبد الوهاب بكر وعلي بركات (القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2009)، ص 33-34.

(374) المرجع نفسه، ص 34.

(375) لمزيد من المعلومات عن مبررات قبول علي بك إرسال قواته إلى الحجاز، يُنظر: المرجع نفسه، ص 174 وما بعدها.

(376) المرجع نفسه، ص 175؛ إلهام محمد علي ذهني، **مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992)، ص 136.

(377) كريسيليوس.

(378) كونو، ص 53.

(379) باتاكاه (Pattacka) اسم لعملة قديمة في بولندا كانت تستخدم في مصر في ذلك الوقت. يُنظر: أنيس، **إنجلترا وطريق السويس**، ص 40 (الهامش).

(380) المرجع نفسه، ص 39-40.

(381) المرجع نفسه، ص 45.

(382) المرجع نفسه، ص 45-46.

(383) المرجع نفسه، ص 46-47.

(384) طارق عبد العاطي غنيم بيومي، **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر** (1226-1265هـ/ 1811-1848م) (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999)، ص 33-34.

(385) المرجع نفسه، ص 34-35.

(386) فاروق عثمان أباظة، «التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر»، **مجلة كليتي الشريعة وأصول الدين والعلوم العربية والاجتماعية بالقصيم**، مج 2، العدد 2 (1982)، ص 477؛ جلال

يحيى، **التنافس الدولي في شرق أفريقية** (القاهرة: دار المعرفة، 1959)، ص 63-64؛ بيومي، ص 40 وما بعدها.

خاتمة

كان البحر الأحمر محور الاهتمام المصري منذ العصر الفرعوني، واتجهت الرحلات عبره إلى بلاد بونت (الصومال الحالية)، وتتابعت رحلات المصريين القدماء عبره، وكلف الفرعون نخاو الفينيقيين بالسير فيه والدوران حول أفريقيا.

استمر البحر الأحمر محل الاهتمام خلال حقب التاريخ المصري المختلفة؛ إذ سيطر الإغريق على موانئه المختلفة، إضافة إلى شغفهم بالتعرف إلى الشعوب القاطنة على شواطئه، وأسسوا الكثير من الموانئ، ووجّهوا الحملات لتأمينه وحمايته من هجمات القراصنة الذين قضّوا مضاجع الحكومات آنذاك.

بعد تحول مصر إلى ولاية رومانية، تابع الرومان سياسة سابقيهم في البحر الأحمر بوصفه شريانًا ملاحيًّا وتجاريًّا مهمًّا، فطهّروه من القراصنة استكمالًا لمشروعهم من أجل القضاء على القرصنة، وهو المشروع الذي بدأه بومبي، ثم تابعه من بعده يوليوس قيصر، خصوصًا في موانئ البحر المتوسط. وأنشأ الرومان أسطولًا في البحر الأحمر، وقواعد عسكرية بحرية ثابتة. وظلت مكانة البحر الأحمر قائمة خلال العصر البيزنطي، على الرغم من ازدهار طريق الخليج العربي التجارية، حتى فتَح العرب المسلمون البلاد الواقعة على شواطئه، وأصبح بحرًا إسلاميًّا.

أنشأ المسلمون بعد خروجهم من شبه الجزيرة العربية الأسطول الإسلامي الذي ما لبث أن تطور، وأصبح أسطولًا حربيًّا كبيرًا كان له السيطرة التامة على البحر الأحمر. وإن ضعفت سيطرة المسلمين على البحر الأحمر إبان الحروب الصليبية، فما لبثت أن عادت مرة أخرى بعد أن تخلّص المسلمون من هذا الخطر بفضل جهود الزنكيين ثم الأيوبيين، ومن بعدهم المماليك الذين جنوا من وراء التجارة عبر البحر الأحمر أموالًا كثيرة، عى نحو دفع البرتغاليين إلى محاولة كسر الاحتكار المملوكي، وكان بنجاح فاسكو دي غاما البرتغالي في الدوران حول أفريقيا واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. وحاول المماليك مواجهة الخطر البرتغالي وتعاونوا مع الدولة العثمانية، القوة الجديدة التي ما لبثت أن أسقطت دولتهم في مصر والشام، وورثت دورها في مواجهة البرتغاليين في البحر الأحمر.

نجحت الدولة العثمانية، بعد مد سيادتها على البحر الأحمر، في الدفاع عنه بعد أن استولت على عدن، بعض الوقت، على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وإن بقيت المناطق الداخلية بعيدة عن سيطرتهم. وبذلك نجحوا في تحويل البحر الأحمر إلى بحرٍ إسلامي بعد تخليصه من الخطر البرتغالي، وأحكموا السيطرة عليه، وأغلقوه أمام الملاحة الأوروبية.

حاول الأوروبيون فتح البحر الأحمر أمام الملاحة، وعملوا على رفع الحظر عن الملاحة الأوروبية شمال جدّة، لكن محاولاتهم باءت بالفشل إزاء استراتيجية العثمانيين في البحر الأحمر، وبقي الوضع قائمًا خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر والشطر الأكبر من القرن الثامن عشر.

طوّر العثمانيون منظومة الأمن في البحر الأحمر من خلال إصلاح القلاع القديمة وبناء قلاع جديدة، وبناء سفن حربية ضخمة تمخر عباب البحر وتؤمّنه. وفي الوقت نفسه حاولوا إحياء طريق البحر الأحمر التجارية التي تضررت بسبب تحول طريق التجارة إلى طريق رأس الرجاء الصالح، بل حاولوا شق قناة السويس.

أدى العرب دورًا مهمًا في الملاحة، وظهر ملاحون عرب جابت شهرتهم الآفاق، وكان ابن ماجد أبرزهم، حيث ترك تراثًا في هذا العلم لا يزال محل إبهار الدارسين والباحثين في الغرب والشرق على السواء، وكان موضوعًا لأطروحات علمية في بعض الجامعات الأوروبية، كما أن البحر الأحمر كان محط اهتمامه على نحو بعيد.

كانت موانئ البحر الأحمر المتعددة ذات أهمية خاصة في الملاحة، ومركزًا للعمليات العسكرية ضد البرتغاليين منذ عصر سلاطين المماليك وطوال القرن السادس عشر، خصوصًا ميناء السويس الذي كان الوصول إليه بالسفن التجارية أملًا يراود الأوروبيين، لكن الاستراتيجيا العثمانية حالت دون تحقيق ذلك حتى نهايات القرن الثامن عشر.

واتضح أيضًا انتشار السفن الكبيرة التي كانت تجوب البحر الأحمر تحمل البضائع من الشمال إلى الجنوب والعكس، والتي كانت تُصنع بعناية فائقة في ترسانة السويس بنوعيها: الشراعية والمجدافية التي جاوز ثمن بعضها المليون بارة، والتي امتلكها الصفوة من العسكريين وكبار التجار، والتي توافر لها قباطنة على درجة عالية من الكفاءة والدراية بفنون الملاحة وقواعدها وعلم الفلك وخصائص المياه، إلى غير ذلك من المعلومات التي أشار ابن ماجد إلى ضرورة توافرها فيهم.

حافظت الدولة العثمانية بصرامة على منع تجاوز السفن الأوروبية ميناء جدّة شمالًا، وهي الاستراتيجيا التي تبنّتها منذ أن امتدت سيادتها على البحر الأحمر.

اتضح أيضًا استمرار مكانة البحر الأحمر التجارية خلال العصور القديمة والوسطى، حتى بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح؛ إذ ما لبثت التجارة الشرقية أن عادت شيئًا فشيئًا إليه، لتتدفق عبر موانئه المختلفة وتصل إلى مصر، ومنها إلى الدول الأوروبية.

تدفقت البضائع عبر البحر الأحمر الذي شهدت مياهه نقل البن، تلك السلعة الجديدة التي دخلت التجارة الدولية على نحو بعيد في القرن السادس عشر، بعد أن ثارت حوله الكثير من الأسئلة وكراهية تداول القهوة أو حتى تحريمها، حتى استقر الأمر، وأصبح البن السلعة التي تمثل عصب التجارة خلال فترة طويلة من الحكم العثماني، إلى درجة حل فيها محل التوابل والعقاقير من حيث الأهمية، وتخصصت أسر بعينها في تجارته.

بقيت التوابل سلعة مهمة في تجارة البحر الأحمر، وإن شهدت تجارتها تدهورًا حادًّا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، كما ازدهرت تجارة الأقمشة الهندية، وإن نجحت إنكلترا وفرنسا في تقليدها، إضافة إلى الكثير من السلع كالبخور والمرّ والعاج والخزف الصيني، وغيرها.

بدأ الضعف يدبّ في أوصال الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر في عهد السلطان سليمان القانوني. وفي تقديرنا أن المعاهدة العثمانية – الفرنسية كانت بمنزلة أول مسمار دُق في نعش الإمبراطورية العثمانية. وكان ضعف السلاطين الذين جاؤوا بعد القانوني أحد أهم العوامل الداخلية التي ساهمت في إضعاف الدولة العثمانية، وزادت عوامل الضعف الداخلية هذه بالصدور العظام الذين كانوا ضعفاء هم أيضًا.

تحوّل نظام الالتزام الذي تدار به الأراضي الزراعية إلى نظام وراثي «ملكاني»، زد على ذلك إلغاء نظام الدوشرمة الذي قلل من أهمية نظام التدريب العسكري والإداري عمومًا، وسوء تنظيم الفرق الأخرى كالخيّالة النظاميين وفرقة المدفعية التي احتفظت بتماسكها ردحًا من الزمن، لكن ما لبثت أن تداعت، والاضطراب الذي حدث في الجيش بفرقه المختلفة؛ كان لذلك كله أثره في إضعاف الدولة عمومًا، ومن ثم ظهور حركات العصيان التي كانت من أهم معاول الهدم في بناء الدولة العثمانية.

ساهمت العوامل الخارجية في تعميق هذا الوضع نتيجة الهزيمة التي حاقت بالدولة العثمانية في الجبهة الأوروبية، خصوصًا مع الهابسبورغ ومعاهدة كارلوفيتز المجحفة بحقها، ولأنها دخلت في صراع آخر ضد روسيا، وكذلك ضد الصفويين في فارس.

نتج من ذلك أن تداعت نظرية الأمن التي طبقتها الدولة العثمانية منذ أن أحكمت سيطرتها على البحر الأحمر؛ ونجح الأوروبيون في سعيهم الحثيث لدى علي بك الكبير الذي نجح في الانفصال عن الدولة العثمانية والاستقلال في مصر؛ إذ حصلوا على مرسوم يجيز لهم الإبحار شمالًا حتى السويس، وكسروا النظرية التي كثيرًا ما حاولت الدولة العثمانية تطبيقها بصرامة، وبدأت السفن الأوروبية تمخر عباب البحر الأحمر حتى السويس في عهد علي بك وخليفته محمد بك أبو الدهب. ثم وصلت الحملة الفرنسية إلى مصر وتبنّت استراتيجيا جديدة في البحر الأحمر، حتى أجبرها الإنكليز على الخروج من مصر.

الملاحق

الملحق (1)
تجارة التوابل عبر البحر الأحمر

«تصادق الحاج ياقوت الوكيل الشرعي عن الخواجة عبد القوي مع المعلم بطيشتا بن أندريا التاجر الفرنجي البندقي تصادقًا شرعيًا على أن الحاج ياقوت الموكل المذكور قبض وتسلّم واستوفى لموكله الخواجة عبد القوي المشار إليه من المعلم بطيشتا المذكور مبلغًا يعدل قدره من الذهب السلطاني الجديد معاملة تاريخية بالديار المصرية سبعمائة دينار واثنين وستين دينارًا من الفضة الأنصاف الجديدة العددية ثمن ألفا رطل ثنتان وخمساية رطل وأحد وأربعون رطلًا توابل ابتاعه المعلم بطيشتا من الخواجة عبد القوي وتسلّمه من الحاج ياقوت وعبد الرحمن برقوق بثغر رشيد المحروس في خامس شهر ذي القعدة الحرام الابتياع والتسلم الشرعيين على يد يوسف اليهودي ترجمان قنصل البنادقة بثغر دمياط والبرلس بوزن الحاج منصور القباني بثغر رشيد مبلغ الوزن اثني عشر نصفًا وما هو ثمن خيش سبعون نصفًا وقبض المبلغ وعلى الحاج ياقوت حفظ المبلغ والخروج لموكله الخواجة الحاج عبد القوي وأقر كلا الفريقين أنهما لا يستحقان قبل بعضهما البعض شيء لا قل ولا جل جرى ذلك وحُرر في حادي عشرين ذو الحجة سنة ستة وتسعين وتسعماية من الهجرة».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، محكمة الإسكندرية، س 25، ص 300، م 928.

التاريخ: 21 ذو الحجة 996هـ-13 تشرين الثاني/نوفمبر 1589م.

ملحوظات: اشتغال البنادقة بتجارة التوابل.

- كمية التوابل كبيرة.
- دور التراجمة اليهود في تسهيل إبرام الصفقات التجارية مع الجوالي الأوروبية.

الملحق (2)
تجارة البهار عبر البحر الأحمر

«تصادق النوري نور الدين مع أنطونيو أنو بن أنطونيو وشريكه أنطونيومريا ابن بترد النصرانيين الفرنسيين وهما بحالتي الصحة على أن ألبرتو وشريكه أنطونيو تسلما واستوفيا من الخواجة نور الدين على يد وكيله الحاج مندل جميع أصناف البهار من الفلفل والزنجبيل وجوزة الطيب والقرنفل والبسباستة المعين وزن ذلك جميعه بدفتر الحاج محمد بن أحمد الكاتب القباني بالثغر [...] وأن ذلك عوض المرجان التونسي والقصب والبسترد المبتاع ذلك من ألبرتو أنطونيو وشريكه أنطونيو مريا [...] وهو ستة صناديق من المرجان

التونسي وصندوقين [وصندوقان] من المرجان القصب وأربعة صناديق من المرجان البتروما [...] وثمانية صناديق من المرجان التونسي وصندوقين [وصندوقان] من المرجان القصب وأربعة صناديق من البستر [...] وأن كل فريق لا يستحق قبل الآخر لا قل ولا جل جرى ذلك وحرر في ثامن عشر ذي الحجة سنة واحد وتسعين وتسعماية».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، محكمة الإسكندرية، س 19، ص 627، م 901.

التاريخ: 18 ذو الحجة 991هـ-15 كانون الثاني/يناير 1583م.

ملحوظات:

- اهتمام الأوروبيين بتجارة البهار بأنواعه وشرائه من التجار الذين يجلبونه عبر البحر الأحمر.
- استمرار تدفق تجارة البحر الأحمر عبر مصر، ومنها إلى أوروبا «الترانزيت».
- مبادلة البهار بأنواعه بأنواع مختلفة من المرجان.
- نشاط الحركة التجارية في العصر العثماني.

الملحق (3)
شراء مصري مركب هندي في البحر الأحمر من إفرنجي إنكليزي

«بحضرة الخواجة اصطيفان ولد عيار النصراني الأرمني [...] اشترى الحاج إبراهيم الخنجي بوكالة آقاش من بايعه الخواجة جان شاه ولد جان الإفرنجي الإنكليزي جميع المركب الهندي المسماة برودنت الراسية ببحر القلزم [...] بثمن قدره أحد عشر ألف ريال حجر بطاقة حرر في رابع عشر رجب الفرد سنة اثنين وتسعين وماية وألف هجرية».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، الباب العالي، س 292، ص 271، م 399.

التاريخ: 14 رجب 1192هـ-10 آب/أغسطس 1778م.

ملحوظات:

- دور المصريين في النقل البحري في البحر الأحمر.
- امتلاك إفرنجي إنكليزي لمركب هندي في البحر الأحمر.

- يبلغ ثمن المركب 990 ألف بارة، وهو مبلغ ضخم بمقياس ذلك العصر.
- يقترب هذا المبلغ من أسعار المراكب في البحر الأحمر التي عرض لها أندريه ريمون.

الملحق (4)
تجارة العبور ونقل البضائع إلى المغرب

«بين يدي الحاكم الشرعي تعاقد كل من الزيني سالم بن المرحوم علي والحاج عبد الصمد وعلي ابن عمارة والحاج قاسم بن محمد ومحمد بن سعيد المهيري السوسي كل منهم مع الرايس فرانسسكو ولد جوان النصراني الفرنسي ريس المركب المرساة الآن بالثغر تعاقد شرعي على أن يحمل لهم بمركب المذكور من الثغر المذكور إلى مدينة سوسة ببلاد المغرب جميع بضايع تشتمل على كتان وغزل وفلفل وأرز وعدس وحمص وقماش هندي بياض [...] وغير ذلك ما هو أجرة كل قنطار من الكتان المذكور من القروش الريال قرشين اثنين عبرة كل قرش منها اثنان وثلاثين نصف فضة وأن يكون كل قنطار من الكتان ماية رطل واحد وعشرين رطلًا بالوزن المصري المعتاد وأجرة كل قنطار من الغزل قرشين [قرشان] والفلفل قرشين والقماش قرشين ونصف بالوزن المعتاد وأجرة الإردب من الأرز والعدس والحمص بالكيل المصري قرش واحد ونصف قرش وأجرة كل قنطار من الرصاص والحديد والقذير قرش واحد ونصف [قرش]، وكل من بلغت أجرة بضاعته أربعين قرشًا لم يكن على رأسه أجرة وتسعة وثلاثين قرشًا يدفع لراسه أجرة عشرة قروش ومن لم يكن معه بضاعة يدفع عشرة قروش وأن يكون دفع الأجرة عند البلاغ إلى مدينة سوسة وبحضور المعلم اسرايل ولد الحاخام باروخ اليهودي والمعلم يعقوب اليهودي وترجمتهما وذلك حرر في ثاني ذي الحجة سنة ألف وخمسة عشرة بعد الهجرة».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، محكمة الإسكندرية، س 42، ص 276، م 878.

التاريخ: 2 ذو الحجة 1015هـ-31 آذار/مارس 1607م.

ملحوظات:

العلاقات التجارية بين مصر والمغرب.

- دور تجار سوسة في التجارة بين البلدين.
- انتظام الحركة التجارية بين الإسكندرية وسوسة.

الملحق (5)
تجارة الصابون بالقاهرة في القرن السابع عشر

«لدى مولانا قايم مقام حضر الشيخ يوسف المقدسي شيخ طايفة التجار بوكالة الصابون الكاينة بالقاهرة بخط باب النصر وأخوه الخواجة محمد والخواجة خليل المقدسي من التجار بوكالة الصابون وعرضوا على مولانا قائم مقام أن الصابون القدسي قليل الآن وأن الموجود منه بالوكالة المذكورة شيء يسير وأن جماعة المتسببين في بيع الصابون بالأسواق والأزقة والحارات المترددين على الوكالة المذكورة لشراء الصابون من تجارها يطلبون منهم ما لم يكن عندهم من الصابون وأنهم إذا وجدوا عند أحد صابونًا أخذوه منه بالغلظة والفظاظة بدون سعره الذي سعر به الأمير كريمي جاويش ناظر الحسبة الشريفة السلطانية وأنه قد حصل لتجار الوكالة المذكورة بسبب ذلك ضرر كثير وتشويش كثير وأنهم عرضوا أمرهم هذا على الأمير كريمي حاكم الحسبة المشار إليه واتضح وتبين له أن الصابون الذي بالوكالة المذكورة قليل وأنه سعر لهم الصابون القدسي كل قنطار منه بعشرة قروش أبي كلب وطلبوا من حضرة مولانا قائم مقام المومى إليه أن يوجه من يثق به ويعتمد عليه من كتاب مجلسه الشريف إلى الوكالة المذكورة وسماع مقالتهم وكتابة حجة بذلك وأنه وجه لذلك كاتب الحروف ورفيقه وتوجها إلى الوكالة المذكورة فوجدوا بستة حواصل منها ثلاثين حملًا من الصابون القدسي بحاصل الخواجة عثمان حملان اثنان وبحاصل الحاج محمد ملا ستة أحمال وبحاصل صالح جلبي سبعة أحمال وبحاصل الشيخ عبد الباقي حملان اثنان ونصف حمل أمانة الشيخ قاسي الدمياطي وبحاصب الخواجة فخر الدين أربعة أحمال ونصف حمل وبحاصل الشيخ عبد الباقي أيضًا ثمانية أحمال تتمة الثلاثين حملًا المذكورة وأما حاصل الخواجة خليل فإنه ليس به سوى لوح صابون وحاصل الشيخ عبد الباقي فارغ من الصابون وصدر الكشف على الحواصل المذكورة بحضور الشيخ يوسف شيخ الوكالة المذكورة وأخيه الخواجة محمد والخواجة خليل والأمير صالح جلبي المتفرقة والشيخ عبد الباقي وولده عبد القادر والشيخ عابدين الخلوتي من أهل الوكالة المذكورة والحاج شهاب الدين البرهاني مستأجرًا الوكالة المذكورة وغيرهم من أهل المحلة المذكورة واطلاعهم على ذلك وأخبروا أن الوكالة المذكورة حاصلًا لإبراهيم جلبي مباشر سيدنا خليل الرحمن به أحد عشر حملًا من الصابون وهو غايب منذ سنين والحاصل مقفول وحاصلًا للخواجة محي [محيي] به صابون أمانة بشارة النصراني وهو غايب والحاصل مقفول وأن باقي الحواصل التي بالوكالة المذكورة بعضها للمطربازية وفيها بعض الصابون وبعضها بيد أنفار غايبين ومسافرين وحواصل مقفولة وعاد الشاهدان المذكوران وأخبرا مولانا قايم مقام بذلك وأبقى الحال في ذلك على هذا المنوال وخرجوا على أن يبيع التجار بالوكالة للمتسببين المذكورين الصابون القدسي كل قنطار بعشر غروش كلب بغير زيادة على ذلك ما جرى وقع التحرير في غاية شهر ربيع الثاني سنة 1058هـ».

المصدر: السيد سمير عبد المقصود، **الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر** (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003)، ص 302-303.

التاريخ: 29 ربيع الآخر 1058هـ-23 أيار/مايو 1648م.

ملحوظات:

- توضح الوثيقة تولي أحد المقدسيين مشيخة طائفة التجار بوكالة الصابون في القاهرة.
- النزاع حول سعر الصابون.
- تحديد القاضي سعر قنطار الصابون بعشرة قروش أبي كلب.

الملحق (6)
اشتغال حجازي بالصرافة في الإسكندرية

«وفيه لديه أحسن الله إليه تصادق الحاج عمران بن سالم الحجازي الصراف بثغر الإسكندرية والحاج علاء الدين ابن بدر الدين اللوقيني المدولب في الطواحين بالثغر تصادقًا شرعيًا وهما بحاتي صحة واختيار على أن آخر ما يستحقه الحاج عمران المذكور بذمة الحاج علاء الدين المذكور من ساير الحقوق والمعاملات والعلق والتبعات والدعاوى والمطالبات والأيمان الواجبات مبلغ قدره من الذهب الأكروني خمسة وعشرون دينارًا وأن الحاج علاء الدين المذكور يقوم له بالمبلغ المذكور مقسط على ثلاثة عشر شهرًا قسط كل شهر مستوفى في آخره من تاريخه دينارين إلا القسط الأخير فإنه دينار واحد إطارًا شرعيًا لعلمه بحاله أنه لا يقدر على وفاء ذلك كذلك وعلى أن الحاج عمران المذكور فريق وكل فريق منهما لا يستحق على الفريق الآخر مطلقًا تعاملًا ولا استحقاق ولا دعوى ولا قل ولا جل ولا فضة ولا ذهبًا ولا دينارًا ولا غيره ولا استمرار ولا فلوسًا ولا نحاسًا ولا ربحًا ولا خسرانًا ولا طحنًا ولا دقيقًا ولا سهوًا ولا نسيانًا ولا علقة ولا تبعة ولاحقًا من ساير الحقوق وثبت الإشهاد بذلك لدى سيدنا الحاكم المشار إليه جرى ذلك وحرر في 18 شعبان سنة تسعماية وتسعون من الهجرة».

المصدر: صلاح هريدي، **الجاليات في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني: دراسة وثائقية من سجلات المحكمة الشرعية** (القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2004)، ص 156-157.

التاريخ: 18 شعبان 999هـ-11 حزيران/يونيو 1591م.

ملحوظات:

- دور الحجازيين في القروض في الإسكندرية.
- العلاقات بين الحجازيين والمصريين.

- دقة المعاملات في العصر العثماني.

الملحق (7)
تجارة الفلفل الأسمر عبر البحر الأحمر

«ادعى الخواجة عبد العزيز بن الشرفي يحيى بن عمر الشهير بالفهمي على المعلم بنتيتوا دالفين بن إيزيب الفرنجي البندقي أنه يستحق في ذمته من الفلفل الأسمر مايتا قنطار وثنتان وخمسة وستون قنطارًا من أصل ثلاثماية قنطار وعشرون قنطار من الفلفل المذكور بالوزن المصري على العادة بمقتضى حجة شرعية ثابتة محكوم بها من قبل الشيخ محي [محيي] الدين أفندي الحاكم الشرعي ويطالبه فاعترف بذلك وألزمه الحاكم الشرعي المشار إليه بدفع ذلك لبنتيتوا المدعي المذكور واعتقل غريمه على ذلك، جرى ذلك وحرر في غرة ذو القعدة سنة تسع وثمانين وتسعماية من الهجرة المشرفة».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، محكمة الإسكندرية، س 5، ص 247، م 57.

التاريخ: غرة ذي القعدة 898هـ-27 تشرين الثاني/نوفمبر 1581م.

ملحوظات:

- أهمية الفلفل الأسمر في التجارة الدولية في العصر العثماني.
- دور الجوالي الأوروبية في التجارة، خصوصًا تجارة التوابل.
- استمرار دور طريق البحر الأحمر التجارية على الرغم من اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح.

الملحق (8)
استثمار تجار البن فائض أموالهم في التزام الأراضي الزراعية في مصر

«أشهد على نفسه فخر الأماثل المكرمين الأمير عثمان بن عبد الله عزبان المعروف بتابع المرحوم الأمير يوسف كتخدا عزبان دام كمالهم آمين أشهد على نفسه أنه كان القايم فيما يذكر فيه عن نفسه وبوكالته الشرعية عن يوسف عبد الله عزبان الثابت توكيله عنه في ذلك أنه فرغ ونزل وأسقط حقه وحق موكله يوسف عبد الله عزبان المذكور أعلاه لفخر التجار المكرمين الخواجة أحمد بن المرحوم الخواجة حدق المغربي الشهير بالآيار من أعيان التجار في البن بمصر المحروسة من التصرف والتحدث والالتزام والتقسيط بجميع الحصة التي قدرها الثلث ثمانية قراريط من أصل أربعة وعشرين قيراطًا شايعًا ذلك في كامل أراضي ناحية أبو صير دفنو بولاية الفيوم المعلوم ذلك عندهم وذلك في مقابل مبلغ وقدره من الدنانير الذهب الفندقليماية دينار واحدة واثنا عشر دينارًا ونصف دينار ذهبًا فندقليًا القبض الشرعي بتمام ذلك وكماله بمعاوضته ستة قناطير بن قلب أخضر يماني مغربل صلب واثنان وأربعون رطلًا ونصف رطل وربع رطل وثمن رطل المعاوضة الشرعية مسلم ذلك بيد الأمير عثمان من الخواجة أحمد حدق المغربي والتسلم والحيازة الشرعيين باعترافه بذلك الاعتراف الشرعي بموجب قايمة الوزن وبمقتضى ذلك وبما شرح أعلاه صار الخواجة حدق المغربي الآيار المسقط له المذكور أعلاه يستحق التصرف والتحدث والالتزام والتقسيط بجميع الحصة المذكورة من الناحية المذكورة سنة تاريخه أدناه في نظير مبلغ الحلوان المقبوض المذكور دون المسقط وموكله المذكورين أعلاه وعلى أنه إذا أحضر المسقط المذكور نظير مبلغ الحلوان المذكور وأقبضه للمسقط له بعد مضي ثمانية وستين يومًا أولها يوم تاريخه أدناه وغايتها عاشر محرم الحرام منه ستة وأربعين ومائة وألف وحرر في ثالث ذي القعدة الحرام سنة خمس وأربعين وماية وألف».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، سجلات إسقاط القرى، س 3، ص 83-84، م 236.

التاريخ: 3 ذو القعدة 1145هـ-17 نيسان/أبريل 1733م.

ملحوظات:

- دخول التجار المغاربة التزام الأراضي الزراعية.
- توريد كمية من البن في مقابل إسقاط حصة الالتزام.
- توضح الوثيقة دور المغاربة في العصر العثماني.

الملحق (9)
العلاقات التجارية بين مصر والولايات العربية

«لدى مولانا الأفندي: بعد أن ورد البيورلدي المطاع الواجب القبول والاتباع من الديوان العالي بمصر المحروسة على يد فخر الأماجد والأكارم حسن أغا زيد قدره من مضمونه المبين أنه ورد علينا أمر شريف خنكاري من مضمونه أنه حصل القحط والغلا ببلاد الشام وحصل العذر للمسلمين بسبب ذلك وبدر الأمر الكريم العالي بتجهيز عشرة آلاف إردب وخمسمائة إردب من القمح والشعير بالكيل المصري وتجهيزها للديار الشامية إلى حضرة الوزير المعظم والمشير المفخم والدستور المكرم مدبر أمور جمهور العالم معين المظلوم ممن ظلم مولانا الوزير أحمد باشا يسر الله له من الخيرات ما يتكامل المملكة الإسلامية يومئذ بالديار الشامية دامت سعادته وأن يؤخذ أجرتها ومصروفاتها من مال مقاطعة الثغر المذكور الجاري لما تحويل قدوة الأماثل والأعيان الأمير دولار إلى غير ذلك مما تضمن البيورلدى المشار إليه وهو مؤرخ في عاشر صفر سنة 1071هـ فقوبل ذلك بمزيد الامتثال ووردت العشرة آلاف إردب وخمسمائة الغلال المذكور إلى الثغر المذكور على يد قدرة الأمثال والأعيان بكير أغا زيد قدره من جانب مولانا الوزير المومى إليه المعين على ذلك ومصطفى جاويش الديوان المشار إليه وحسين متفرقة الديوان المذكور المعين على الغلال المذكورة ووزعت الغلال المذكورة على المراكب الآتي فيه - وتسلمت الروايسا الآتي ذكرهم العشرة آلاف إردب وخمسمائة وأجرتها من يد حسن أغا وبكير أغا المعينين عما قبضاها من يد وكيل الأمير دولار المشار إليه هو فخر الأماثل والأعيان مصطفى جوربجي على حكم التفصيل الآتي:

- الرايس يونس بن علي الصيداوي قمح 750 إردبًا والشعير 200 إردب.
- الرايس عبد الله من الشعير 300 إردب.
- مركب الرايس أحمد بن سلامة الدواب قمح 460 إردبًا، وشعير 140 إردبًا.
- الرايس سلامة بن تباع الله جعلية قمح 650 إردبًا، وشعير 125 إردبًا.
- الرايس موسى ابن الحاج عياد الراوي شعير 1200 إردب.
- الرايس نوران الحاج سليمان البراوي قمح 360 إردبًا، وشعير 370 إردبًا.
- الرايس عبد الجواد علي البراوي قمح 363 إردبًا، وشعير 337 إردبًا.
- الرايس عامر بن الحاج شاهين البراوي قمح 437 إردبًا، وشعير 202 إردبًا.
- حلبي بن فرحات الدمياطي قمح 730 إردبًا، وشعير 150 إردبًا.
- جعفر بن محفوظ البراوي قمح 480 إردبًا، وشعير 250 إردبًا.
- يوسف النصراني ولد جرجس الطرابلسي السبيعي قمح 133 إردبًا، وشعير 163 إردبًا.

● الرايس سراج 440 باقي العشرة الآلاف إردب وخمسمائة الغلال فيكون جملة القمح ستة آلاف إردب وسبعمائة وثلاثة عشر إردبًا وجملة الشعير ثلاثة آلاف إردب وسبعمائة إردب وسبعة وثمانين إردبًا. ويكون جملة أجرة الغلال المذكورة أربعة آلاف غرش ومائتي غرش حسابًا على كل مائة إردب أربعون غرشًا مقبوضًا ذلك بيد الرويسا المذكورين من حسين أغا وذلك خارجًا عما دفعه المعينان المذكوران للشغالين

والكيالين وقدره ثلاثمائة غرش وثلاثة وثلاثون قرشًا وثلثي حسابًا من كل إردب واحد نصف فضة واحد ثمن الأكياس قرش المراكب تحت الغلال وهي ستة وعشرون قرشًا فيكون جملة أجرة المراكب والشغالين والكيالين وثمن الأكياس أربعة آلاف غرش وخمسمائة غرش وتسعة وخمسين غرشًا وثلث غرش وذلك القدر الذي قبضه المعينان المشار إليهما من مال الثغر المذكور أعلاه بتمام ذلك وكماله ولم يتأخر من ذلك مل ولا جل وبموجب ذلك بريت ذمة حسن وبكير، وصار الأمير دولار الأمين المشار إليه يستحق المحاسبة بالمبلغ المذكور من مال المقاطعة من سنة تاريخه ليس ذلك منعًا للوائح، أحمد بن إسماعيل الدين».

المصدر: عبد المقصود، ص 296-298.

التاريخ: 14 ربيع الأول 1001هـ-18 كانون الأول/ديسمبر 1592م.

ملحوظات:

- حدوث قحط وغلاء بالشام.
- تجهيز كمية كبيرة من الغلال لإنقاذ الشام من الأزمة.
- التكامل بين الولايات العربية خاصة في أثناء الأزمات الاقتصادية.

الملحق (10)
بيع البن اليمني بالمقايضة

«اشترى الحاج جعفر بن المرحوم الحاج مصطفى السمسار بماله لنفسه من بايعه الشيخ عبد المجيد بن الشيخ عبد الرازق شمس محمد بن أبي النصر الأنصاري القرافي المعروف والده بالحانوتي فباعه جميع الطاحون الكاين بخط الأزبكية بقنطرة الدكة... ثمن ذلك عشرة آلاف نصف وماية نصف فضة واحدة وستة عشر نصفًا ودفع له من جملة المبلغ اثني عشر قنطار بن قلب يماني صافي مغربل بالوزن المعتاد جرى ذلك وحرر في رابع عشر رجب الفرد سنة ثلاث وسبعين وألف من الهجرة».

المصدر: أرشيف دار الوثائق القومية، **سجلات المحاكم الشرعية**، الباب العالي، س 138، ص 209-210، م 669.

التاريخ: 14 رجب 1073هـ-22 شباط/فبراير 1663م.

ملحوظات:

- التجارة في البن اليمني.
- مقايضة ثمن الطاحون بكمية من البن اليمني.
- أهمية البن في الحياة الاقتصادية في العصر العثماني.

المراجع

1- العربية

أباظة، فاروق عثمان. «التنافس الدولي في جنوب البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر». **مجلة كليتي الشريعة وأصول الدين والعلوم العربية والاجتماعية بالقصيم**. مج 2، العدد 2، 1982.

______. **الحكم العثماني في اليمن**: 1872-1918. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1986.

______. **دراسات في تاريخ العالم العربي والإسلامي الحديث والمعاصر**. الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، 1998.

______. **عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر** 1839-1918م. القاهرة: الهيئة العامة المصرية للكتاب، 1987.

أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة، مارس-أبريل 1969. ج 2. القاهرة: مطبعة دار الكتب، 1971.

إبراهيم، ناصرة عبد المتجلي. **الإسكندرية في العصر العثماني: الحياة الاقتصادية والاجتماعية**. تقديم لطيفة سالم. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2013.

ابن الأثير، عز الدين أبي الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم الجزري. **الكامل في التاريخ**. ج 9. بيروت: دار الفكر، 1978.

ابن إياس الحنفي، محمد بن أحمد. **بدائع الزهور في وقائع الدهور، الجزء الخامس من سنة 922 إلى سنة 928هـ** (1516-1522م). حققها وكتب لها المقدمة والفهارس محمد مصطفى. ط 2. فيسبادن: دار فرانز شتاينر، 1961.

______. **بدائع الزهور في وقائع الدهور، الجزء الثاني من سنة 815 إلى سنة 872هـ** (1412-1468م). حققها وكتب لها المقدمة والفهارس محمد مصطفى. فيسبادن: دار فرانز شتاينر، 1972.

______. **بدائع الزهور في وقائع الدهور**. ج 1. القاهرة: المطبعة الأميرية ببولاق، 1938.

ابن تغري بردي، جمال الدين أبي المحاسن. **النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة**. ج 1. القاهرة: مطبعة دار الكتب، 1929.

ابن ظهيره، أبو الطيب حمد بن محمد. **الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة**. تحقيق مصطفى السقا وكامل المهندس. القاهرة: دار الكتب، 1969.

ابن عبد الغني الحنفي المصري، أحمد شلبي. **أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات**. تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن. القاهرة: مكتبة الخانجي للطباعة والنشر والتوزيع، 1978.

ابن ماجد، شهاب الدين أحمد. **الفوائد في أصول علم البحر والقواعد**. تحقيق إبراهيم خوري وعزة حسن. دمشق: المطبعة التعاونية، 1971.

أبو بكر، محمد عثمان. **المثلث العفري في القرن الأفريقي عبر العصور التاريخية**. تقديم رجب محمد عبد الحليم. القاهرة: المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، 1996.

أحمد، ليلى عبد اللطيف. «أهمية بندر السويس في العصر العثماني». بحث قدّم في ندوة البحر الأحمر في التاريخ، جامعة عين شمس بالتعاون مع المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم. القاهرة 10-15 آذار/مارس 1979.

______. **الإدارة في مصر في العصر العثماني**. القاهرة: مطبعة جامعة عين شمس، 1978.

______. **دراسات في تاريخ ومؤرخي مصر والشام إبان العصر العثماني**. القاهرة: مكتبة الخانجي، 1980.

أحمد، محمد عبد العال (دراسة وتحقيق). **البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة عليه: نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات المؤرخ اليمني «بامخرمة» كما سجلها في مخطوط قلادة النحر**. الإسكندرية: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1980.

أسامة، غادة. «الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للمرأة في مصر في القرن السابع عشر الميلادي». رسالة ماجستير (غير منشورة). كلية الآداب. جامعة القاهرة. 2001.

أنيس، محمد. **الدولة العثمانية والشرق العربي (1514-1914)**. القاهرة: الأنجلو المصرية، 1993.

______. **إنجلترا وطريق السويس في القرن الثامن عشر**. ترجمة عبد الوهاب بكر. تقديم عبد الوهاب بكر وعلي بركات. القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2009.

______ ورجب حراز. **الشرق العربي في التاريخ الحديث والمعاصر**. القاهرة: دار النهضة العربية، 1967.

______ [وآخرون]. **المجتمع العربي (الثورات التحررية في المجتمع العربي)**. القاهرة: دار النهضة العربية، 1964.

أوزتونا، يلماز. **موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري 629-1341هـ/ 1231-1922م**. ترجمة عدنان محمود سليمان. تنقيح ومراجعة محمود الأنصاري. ج 3. بيروت: الدار العربية للموسوعات، 2010.

______. **موسوعة تاريخ الإمبراطورية العثمانية السياسي والعسكري والحضاري 629-1341هـ/ 1231-1922م**. ترجمة عدنان محمود سليمان. تنقيح ومراجعة محمود الأنصاري. ج 1. بيروت: الدار العربية للموسوعات، 2010.

إينالجق، خليل. **تاريخ الدولة العثمانية من النشوء إلى الانحدار**. ترجمة محمد الأرناؤوط. بيروت: دار المدار الإسلامي، 2002.

بتس، جوزيف. **رحلة جوزيف بتس (الحاج يوسف) إلى مصر ومكة المكرمة والمدينة المنورة**. ترجمة ودراسة عبد الرحمن عبد الله الشيخ. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995.

البدو في الوطن العربي عبر العصور. القاهرة: دار المعارف، 2015.

بروكلمان، كارل. **تاريخ الشعوب الإسلامية**. ترجمة نبيه أمين فارس ومنير البعلبكي. ج 3. ط 5. بيروت: دار العلم للملايين، 1968.

بطي، أحمد محمد عبيد. **الصراع البرتغالي العثماني في القرن السادس عشر**. كتاب الندوة 4. دبي: ندوة الثقافة والعلوم، 1991.

بكر، عبد الوهاب. **الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر**. القاهرة: دار المعارف، 1982.

بيومي، طارق عبد العاطي غنيم. **سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر** (1226–1265هـ/ 1811–1848م). سلسلة تاريخ المصريين 140. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999.

جب، هاملتون وهارولد بوون. **المجتمع الإسلامي والغرب**. ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى. ج 1. القاهرة: دار المعارف، 1970.

الجبرتي، عبد الرحمن بن حسن. **عجائب الآثار في التراجم والأخبار**. تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن. ج 1. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003.

الجزيري، عبد القادر بن محمد. «درر الفوائد المنظمة في أخبار الحاج: طريق مكة المكرمة». مخطوط دار الكتب. رقم 1570.

جلبي، أوليا. **سياحتنامة مصر**. ترجمة محمد علي عوني. تحقيق عبد الوهاب عزام وأحمد السعيد سليمان. تقديم ومراجعة أحمد فؤاد متولي. القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2009.

جيرار، بيير سيمون. **وصف مصر: موسوعة الحياة الاقتصادية في القرن الثامن عشر: الزراعة – الصناعات والحرف – التجارة**. ترجمة زهير الشايب. ج 4. القاهرة: دار الشايب للنشر، 1978.

حسانين، سليمان محمد حسين. **تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003.

حسن، إبراهيم محمد. **البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى**. القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1998.

حسن، علي إبراهيم. **دراسات في تاريخ المماليك البحرية وفي عصر الناصر محمد بوجه خاص**. القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1960.

______. **مصر في العصور الوسطى من الفتح العربي إلى الفتح العثماني**. القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1960.

حنا، نيللي. **ثقافة الطبقة الوسطى في مصر العثمانية (ق16م–ق18م)**. ترجمة رءوف عباس. القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 2004.

حوراني، جورج فاضلو. **العرب والملاحة في المحيط الهندي**. ترجمة يعقوب بكر. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1958.

الخشاب، إسماعيل بن سعد. **أخبار أهل القرن الثاني عشر: تاريخ المماليك في القاهرة**. القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، 1990.

خوري، إبراهيم [وآخرون]. **الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد**. ج 1. اللاذقية: دار الحوار للنشر والتوزيع؛ الشارقة: اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، 1991.

دراج، أحمد. **المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري–الخامس عشر الميلادي**. القاهرة: دار الفكر العربي، 1961.

الدمرداش، محمد. **رؤى في التاريخ الحديث والمعاصر**. تحقيق حمادة إسماعيل. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2012.

دونوا، سيلفي وجان شارل ديبول وميشيل توشيرير (إشراف). **الخان الخليلي وما حوله مركز تجاري وحرفي للقاهرة من القرن الثالث عشر إلى القرن العشرين**. القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، 1999.

ديورانت، ول. **قصة الحضارة**. ترجمة محمد بدران. ج 2. مج 4. القاهرة: لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1968.

ذهني، إلهام محمد علي. **مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992.

رافق، عبد الكريم. **بلاد الشام ومصر من الفتح العثماني إلى حملة نابليون بونابرت 1516–1798**. ط 2. دمشق: [د. ن.]، 1968.

رزق، علاء طه. **دراسات في تاريخ عصر سلاطين المماليك**. القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2008.

رزق، يونان لبيب. ومحمد مزين. **تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام 1912**. سلسلة تاريخ المصريين 24. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990.

الرمال، ابن زنبل. **آخرة المماليك: أو واقعة السلطان الغوري مع سليم العثماني**. تحقيق عبد المنعم عامر. أشرف على هذه الطبعة وقدّم لها عبد الرحمن عبد الله الشيخ. ط 2. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998.

رمضان، عبد العظيم (إعداد). **الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999.

رمضان، محمد رفعت. **علي بك الكبير**. القاهرة: دار الفكر العربي، 1950.

ريمون، أندريه. **الحرفيون والتجار في القاهرة في القرن الثامن عشر**. ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين. مراجعة وإشراف رءوف عباس. ج 1. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2005.

الزامل، محمد. **الحصار الاقتصادي على مصر أواخر العصور الوسطى 1291–1517م**. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2009.

زكي، عبد الرحمن. **تاريخ الدول الإسلامية السودانية بأفريقيا الغربية**. القاهرة: المؤسسة العربية الحديثة، 1961.

سالم، السيد عبد العزيز. **البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي**. الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، 1993.

سالم، السيد مصطفى. **الفتح العثماني الأول لليمن 1538–1635**. تقديم أحمد عزت عبد الكريم. القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية، 1969.

ستودارد، لوثروب. **حاضر العالم الإسلامي**. ترجمة عجاج نويهض. القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1925.

سرهنك، إسماعيل. **حقائق الأخبار عن دول البحار**. ج 1. القاهرة: المطبعة الأميرية ببولاق، 1312هـ.

السروجي، محمد محمود. «سياسة مصر العربية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر: ثورة عسير 1864-1866». **مجلة كلية الآداب**. جامعة الإسكندرية. مج 9 (كانون الأول/ديسمبر 1955).

سليمان، عبد الحميد حامد. **الملاحة النيلية في مصر العثمانية: 1517-1798**. سلسلة تاريخ المصريين 176. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000.

______. **تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995.

السيد، سيد محمد. **الإسكندرية ومكانتها الإستراتيجية في العصر العثماني**. القاهرة: مكتبة الآداب للطباعة والنشر والتوزيع، 2006.

الشناوي، عبد العزيز. **الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها**. ج 1. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1980.

الصواف، فائق بكر. **العلاقات بين الدولة العثمانية وإقليم الحجاز في الفترة ما بين 1293-1334هـ (1876-1916م)**. القاهرة: جامعة الأزهر، 1978.

الصياد، محمد محمود. **السودان والحبشة**. القاهرة: مطبعة جامعة القاهرة، 1960.

الطايش، علي أحمد. «المنسوجات في مصر العثمانية، دراسة فنية أثرية». رسالة ماجستير (غير منشورة). قسم الآثار الإسلامية. كلية الآثار. جامعة القاهرة. 1985.

عاشور، سعيد عبد الفتاح. **تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب في العصور الوسطى**. القاهرة: دار النهضة العربية، 1976.

______. «بعض أضواء جديدة على العلاقات بين مصر والحبشة في العصور الوسطى». **المجلة التاريخية المصرية**. مج 14 (1968).

عباس، رؤوف [وآخرون]. **مصر وعالم البحر المتوسط**. القاهرة: دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، 1986.

عبد الحميد، البطريق وعبد العزيز سليمان نوار. **التاريخ الأوروبي من عصر النهضة إلى مؤتمر فيينا**. بيروت: دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1974.

عبد الرحيم، عبد الرحيم عبد الرحمن. **التاريخ الأوروبي الحديث والمعاصر**. القاهرة: دار الكتاب الجامعي، [د. ت.].

______. **المغاربة في مصر في العصر العثماني (1517-1798): دراسة في تأثير الجالية المغربية من خلال وثائق المحاكم الشرعية المصرية**. مج 8. تونس: المجلة التاريخية المغاربية، 1982.

______. **فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990.

عبد الكريم، أحمد عزت (إشراف). **ابن إياس: دراسات وبحوث**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1977.

______ [وآخرون]. **تاريخ العالم العربي في العصر الحديث**. القاهرة: [د. ن.]، [د. ت.].

عبد المعطي، حسام محمد. **العائلة والثروة: البيوت التجارية المغربية في مصر العثمانية**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2008.

______. **العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999.

عبد المقصود، السيد سمير. **الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003.

عبده، مصطفى كامل. «العلاقات التجارية بين مصر وبلاد السودان في القرنين السادس عشر والسابع عشر». رسالة ماجستير (غير منشورة). كلية الآداب. جامعة القاهرة. 2012.

عثمان، شوقي عبد القوي. **التجارة بين مصر وأفريقيا في عصر المماليك**. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2000.

عفيفي، محمد. **الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1991.

العقاد، صلاح. **الاستعمار في الخليج الفارسي**. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1956.

علماء الحملة الفرنسية. **وصف مصر: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر**. ترجمة زهير الشايب. ج 5. القاهرة: دار الشايب للنشر، 1979.

علي، جواد. **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**. ج 2. بغداد: مطبعة جامعة بغداد، 1970.

علي، عبد اللطيف أحمد. **مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية**. القاهرة: دار النهضة العربية، 1988.

عمر، سميرة فهمي علي. **إمارة الحج في مصر العثمانية** (923-1213هـ/ 1517-1798م). القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2001.

______. «دور عربان الوجه البحري في تاريخ مصر العثمانية 926-1213هـ/1517-1798م». رسالة دكتوراه (غير منشورة). كلية الآداب. جامعة الإسكندرية. 1992. الإسكندرية.

عمر، عمر عبد العزيز. **تاريخ المشرق العربي** (1516-1922). الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية، 1996.

فخري، أحمد. «اليمن بين القديم والحديث». **مجلة الجمعية الجغرافية المصرية**. العدد 4 (آذار/مارس 1959).

فهمي، نعيم زكي. **طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب في أواخر العصور الوسطى**. الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1973.

قانون نامة مصر الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم مصر. ترجمة أحمد فؤاد متولي. القاهرة: [د. ن.]، 1977.

القوصي، عطية. **تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية**. القاهرة: دار النهضة العربية، 1976.

كحيلة، عبادة عبد الرحمن. **عن العرب والبحر**. القاهرة: الوادي الجديد للطباعة، 2001.

كريسيليوس، دانيال. **جذور مصر الحديثة**. ترجمة وتعليق عبد الوهاب بكر. القاهرة: مكتبة نهضة الشرق، 1985.

كلو، أندري. **سليمان القانوني: مثل من التمازج بين الهوية والحداثة**. ترجمة البشير بن سلامة. بيروت: دار الجيل، 1991.

كوبريلي، محمد فؤاد. **قيام الدولة العثمانية**. ترجمة أحمد السعيد سليمان. تقديم أحمد عزت عبد الكريم. القاهرة: دار الكتاب العربي للنشر والتوزيع، 1993.

كونو، كينيث. **فلاحو الباشا والأرض والمجتمع والاقتصاد في الوجه البحري 1740-1858**. ترجمة سحر توفيق. سلسلة المشروع القومي للترجمة 136. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2000.

اللقاني، إبراهيم. «نصيحة الإخوان باجتناب الدخان». مخطوط بدار الكتب. فقه مالك 38. ميكروفيلم 41904.

ماخوفسكي، ياتسيك. **تاريخ القرصنة في العالم**. ترجمة أنور محمد إبراهيم. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2008.

مانتران، روبير (إشراف). **تاريخ الدولة العثمانية**. ترجمة بشير السباعي. ج 1. القاهرة: دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، 1993.

ماهر، سعاد. **البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية**. القاهرة: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، 1967.

متولي، أحمد فؤاد. «البحرية العثمانية والبرتغالية في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي في ضوء الوثائق التركية». **مجلة كلية العلوم الاجتماعية**. العدد 4 (1980).

______. **الفتح العثماني للشام ومصر ومقدماته من واقع الوثائق والمصادر التركية والعربية المعاصرة له**. القاهرة: الزهراء للإعلام العربي، 1995.

محسوب، محمد صبري. **العالم العربي: دراسة جغرافية**. القاهرة: دار الفكر العربي، 2002.

محمد، عراقي يوسف. **الوجود العثماني المملوكي في مصر في القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر**. القاهرة: دار المعارف، 1985.

محمد، محمد نصر الدين. **السياسة العثمانية في جنوب البحر الأحمر وساحل الصومال (1538-1578م)**. الكويت: مطابع كويت تايمز التجارية، 1995.

محمود، جمال كمال. **الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2010.

______. «الأرمن في مصر في العصر العثماني». رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، 2005.

______. **الخبز في مصر العثمانية**. الدوحة/بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2016.

______. **العلاقات بين مصر والولايات العربية في العصر العثماني**. (غير منشور).

______. **القرصنة في البحر المتوسط في العصر العثماني: دراسة تاريخية وثائقية**. تقديم محمد عفيفي. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015.

______. **رعاية الحيوان في مصر العثمانية: دراسة تاريخية وثائقية**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب). (قيد النشر).

______. **مصر والقدس في العصر العثماني**. القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية، 2016.

محمود، حسن أحمد. **الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا**. القاهرة: دار الفكر العربي، 1986.

محمود، سيد محمد السيد. **انهيار الدولة العثمانية: (الأسباب)**. القاهرة: مكتبة الآداب للطباعة والنشر والتوزيع، 2003.

المكي، علاء الدين. «عقد الفرائد فيما نظم من الفوائد». مخطوط بدار الكتب. جغرافيا 3472. ميكروفيلم 24573.

منسي، محمود حسن صالح. **تاريخ الشرق العربي الحديث**. القاهرة: دار الوزان للطباعة والنشر، 1990.

موسى، رفعت. **الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية**. القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 1993.

الناصري، سيد أحمد. **دور مصر التاريخي بين شبه الجزيرة العربية وأفريقيا في عصور ما قبل الإسلام**. القاهرة: دار النهضة العربية، 1990.

نصحي، إبراهيم. **مصر في عصر البطالمة**. ج 2. ط 4. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1966.

نصر، نصر الدين عبد الحميد. **علاقات الدول الأوروبية بمنطقة الخليج العربي: في الفترة من 1580 إلى 1640م**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2007.

النهروالي، قطب الدين محمد بن أحمد. «ابتهاج الإنسان في الإحسان الواصل من اليمن للحرمين». مخطوط بدار الكتب. تاريخ رقم 79.

______. **غزوات الجراكسة والأتراك في جنوب الجزيرة (المسمى): البرق اليماني في الفتح العثماني**. نصوص وأبحاث جغرافية وتاريخية عن جزيرة العرب 6. الرياض: دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، 1967.

نوار، عبد العزيز. **تاريخ الشعوب الإسلامية: العصر الحديث**. القاهرة: دار الفكر العربي، 1998.

______ ومحمود محمد جمال الدين. **التاريخ الأوروبي الحديث من عصر النهضة حتى نهاية الحرب العالمية الأولى**. القاهرة: دار الفكر العربي، 1999.

نيبور، كارستين. **رحلة إلى بلاد العرب وما حولها (1761-1767)**. ترجمة مصطفى ماهر. ج 1. القاهرة: المطبعة العالمية، 1977.

هاثواي، جين. **سياسات الزمر الحاكمة في مصر العثمانية**. ترجمة عبد الرحمن عبد الله الشيخ. القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، 2003.

هايد، ف. **تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى**. ترجمة أحمد محمد رضا. مراجعة وتقديم عز الدين فودة. ج 4. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994 [1985].

هريدي، صلاح أحمد. **الجاليات في مدينة الإسكندرية في العصر العثماني: دراسة وثائقية من سجلات المحكمة الشرعية**. القاهرة: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2004.

ونتر، ميكل. **المجتمع المصري تحت الحكم العثماني**. ترجمة إبراهيم محمد. مراجعة عبد الرحمن عبد الله الشيخ. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2001.

يحيى، جلال. **التنافس الدولي في شرق أفريقية**. القاهرة: دار المعرفة، 1959.

______. **عصر النهضة والعالم الحديث**. الإسكندرية: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1979.

______. **مصر الأفريقية والأطماع الاستعمارية في القرن التاسع عشر**. القاهرة: دار المعارف، 1967.

وثائق

دار الوثائق القومية (أرشيف):

أ- سجلات المحاكم الشرعية:

- محكمة الإسكندرية. س (5، 19، 25).
- محكمة الباب العالي. س (114، 117، 175، 225، 277، 288، 292، 305، 312).
- محكمة الصالح. س (345، 350).
- محكمة الصالحية النجمية. س (455، 457، 465، 478، 481، 500، 516).
- محكمة القسمة العربية. س (55، 86، 97، 99، 102، 111، 116، 124).
- محكمة القسمة العسكرية. س (117، 119، 139، 147، 149، 179، 185).
- محكمة باب الشعرية. س (611، 617، 138).

ب- سجلات إسقاط القرى:

س (1، 2، 3، 4، 5، 6، 7، 8، 9، 10، 11، 12).

2- الأجنبية

Efendi, Huseyn (ed.) *Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution*, Stanford J. Shaw (tran.). Cambridge: Harvard University Press, 1964.

Hathawy, Jane. *The Politics of Households in Ottoman Egypt: The Rise of the Qazdaglis*. Cambridge Studies in Islamic Civilization. New York: Cambridge University Press, 1997.

Holt, Peter Malcolm. *Egypt and the Fertile Crescent, 1516-1922: A Political History*. London: Longmans, 1966.

Hunter, Frederick Mercer. *An Account of the British Settlement of Aden in Arabia*. London: Trübner & Company, 1877.

Le Quesne, Charles. *Quseir: An Ottoman and Napoleonic Fortress on the Red Sea Coast of Egypt*. Cairo: The American University in Cairo Press, 2007.

Livingston, J. W. «The Rise of Shaykh al-Balad Ali Bey al-Kabir: A Study in the Accuracy of the Chronicle of al-Jabarti.» *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*. vol. 33, no. 2 (1970).

Monconys, Balthasar de. *Le Voyage en Egypte: 1696-1647*. Caire: IFAO, 1973.

Polo, Marco. *The Travels of Marco Polo*. Aldo Ricci (trans.) London: Routledge; Kegan Paul, 1950.

Prosper, Alpin. *Histoire naturelle de L'Egypte, 1581-1584*. Caire: IFAO, 1979.

Rabbath, Edmond. *Mer Rouge et Golfe d'Aqaba, L'évolution du droit international*. Brochure no. 16. Caire: Société Egyptienne de Droit International, 1962.

Sandys, George. *Voyage en Égypte, 1612*. Caire: IFAO, 1984.

Shaw, Stanford J. *The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517-1798*. Princeton: New Jersey Princeton University Press, 1962.